



INFORME CIAIM-04/2019

Colisión y hundimiento de la embarcación de pesca NUEVO MARCOS a 0,5 millas al Sur del muelle de Combarro (Ría de Pontevedra), con resultado de tres fallecidos, el 26 de abril de 2017

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.

Colisión y hundimiento de la embarcación de pesca NUEVO MARCOS a 0,5 millas al Sur del muelle de Combarro (Ría de Pontevedra), con resultado de tres fallecidos, el 26 de abril de 2017



Figura 1. E/P NUEVO MARCOS



Figura 2. Zona del accidente

1. SÍNTESIS

En la madrugada del día 26 de abril de 2017, la embarcación de pesca (E/P) NUEVO MARCOS, con cinco tripulantes a bordo, colisionó con una batea mientras navegaba desde el puerto de Marín al de Combarro, ambos en la ría de Pontevedra.

La colisión se produjo al nordeste de la Isla de Tambo y ocasionó destrozos a proa en la amura de babor y cubierta del pesquero.

Como resultado del choque y aunque los daños afectaban aparentemente a la obra muerta se originó una inundación masiva que produjo un rápido hundimiento tras el golpe.

La tripulación quedó en el agua y uno de los tripulantes nadó aproximadamente durante una hora hacia la costa en busca de ayuda. Sobre las 05:45 horas el CCS¹ Finisterre tuvo conocimiento de los hechos a través del Servicio de Emergencia 112, activando inmediatamente los medios de rescate.

Durante las labores de búsqueda y salvamento se rescató a un naufrago en una de las bateas del polígono y se recuperaron dos cadáveres a flote, estando desaparecido el patrón de la embarcación. Horas más tarde se recuperó el cadáver del patrón del fondo del mar por buzos de la Guardia Civil.

1.1. Investigación

La CIAIM recibió la notificación del suceso el día 26 de abril 2017. 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 20 de marzo de 2019 y, tras su posterior aprobación, fue publicado en julio de 2019.

¹ Centro de Coordinación de Salvamento, de SASEMAR.

Colisión y hundimiento de la embarcación de pesca NUEVO MARCOS a 0,5 millas al Sur del muelle de Combarro (Ría de Pontevedra), con resultado de tres fallecidos, el 26 de abril de 2017

2. DATOS OBJETIVOS

Tabla 1. Datos de la embarcación

Nombre	NUEVO MARCOS
Pabellón / registro	España
Identificación	Matrícula de Portonovo-Sanxenxo (Vigo): 3ª VI-1-1972 MMSI: 224279180
Tipo	Embarcación para pesca al cerco. Pesca local.
Características principales	<ul style="list-style-type: none"> • Eslora total: 11,7 m • Manga: 3,7 m • Arqueo bruto: 9,71 GT • Material de casco: madera • Propulsión: motor diésel de 89,71 kW
Propiedad y gestión	La embarcación era propiedad al 50% de dos titulares, uno de ellos era el patrón. La habían adquirido en el año 2004.
Construcción	Construida en el año 1989 en Bouzas (Vigo)
Dotación mínima de seguridad	Según Resolución de dotación mínima de septiembre de 2011, la embarcación debía llevar tres tripulantes, bajo cualquiera de las dos modalidades siguientes: Modalidad 1: 1 Patrón 1 mecánico y 1 marinero, Modalidad 2: 1 Patrón/mecánico simultáneo y 2 marineros.

Tabla 2. Pormenores del viaje

Puertos de salida / escala / llegada	Portonovo/Marín/Combarro
Tipo de viaje	Pesca local
Información relativa a la carga	Artes de pesca
Dotación	<p>Cinco tripulantes, de acuerdo con la modalidad 2 de la dotación mínima de seguridad</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dos de ellos no estaban enrolados y dos de los enrolados no iban a bordo cuando sucedió el accidente. - Una de las personas que no estaban enroladas, carecía de los títulos y certificados de especialidad necesarios². - El otro tripulante no enrolado tenía el certificado de marinero pescador pero no tenía la formación básica de seguridad.

² Ver apartado "La tripulación de la E/P NUEVO MARCOS", en el análisis.

INFORME CIAIM-04/2019

Colisión y hundimiento de la embarcación de pesca NUEVO MARCOS a 0,5 millas al Sur del muelle de Combarro (Ría de Pontevedra), con resultado de tres fallecidos, el 26 de abril de 2017

Documentación	<p>El pesquero estaba despachado y disponía de los certificados exigibles. Tenía una licencia bianual para pesca de cerco en el caladero nacional Cantábrico oeste.</p> <p>La última resolución de despacho de la embarcación era de fecha 27 de marzo de 2017 y tenía validez hasta el 26 de julio de 2017.</p>
---------------	--

Tabla 3. Información relativa al suceso

Tipo de suceso	Colisión contra una batea y hundimiento.
Fecha y hora	26 de abril de 2017, aproximadamente a las 04:00 hora local.
Localización de la colisión	42° 25'01" N 008° 42'10" O
Operaciones del buque y tramo del viaje	En navegación hacia puerto
Lugar a bordo	Amura de babor
Daños sufridos en el buque	Hundimiento de la embarcación
Heridos / desaparecidos / fallecidos a bordo	Tres fallecidos
Contaminación	La correspondiente al combustible, aceites, etc. a bordo. No se detectó.
Otros daños externos al buque	Daños menores en la batea objeto de la colisión
Otros daños personales	No

Tabla 4. Condiciones marítimas y meteorológicas

Viento	Beaufort fuerza 3 (7 a 10 nudos) del NE
Estado de la mar	Marejadilla en la zona del hundimiento
Visibilidad	Buena (superior a 10 km), aunque se debe precisar que era una noche oscura, con luna nueva.
Marea	Casi en la pleamar (la pleamar en la Ría de Pontevedra tuvo lugar a las 04:31 hora local)

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

Organismos intervinientes	<ul style="list-style-type: none"> - Servicio de emergencias 112 de Galicia - SASEMAR - Centro de Comunicaciones Radiomarítimas (CCR) A Coruña - Guardia Civil - Guardacostas de Galicia, Xunta de Galicia - Capitanía Marítima de Vigo
Medios utilizados	<ul style="list-style-type: none"> - Helicóptero de Salvamento (H/S) PESCA I

INFORME CIAIM-04/2019

Colisión y hundimiento de la embarcación de pesca NUEVO MARCOS a 0,5 millas al Sur del muelle de Combarro (Ría de Pontevedra), con resultado de tres fallecidos, el 26 de abril de 2017

	<ul style="list-style-type: none">- Embarcación de Salvamento (E/S) SALVAMAR MIRACH- Patrullera RIO GUADALOPE.- Buque de Inspección Pesquera (BIP) IRMÁNS GARCÍA NODAL.- Embarcación PEÑA TREVINCA.- H/S HELIMER 215 <p>Además de los medios de salvamento de los distintos organismos intervinientes, se sumaron al rescate y a la búsqueda de los desaparecidos varias embarcaciones de pesca de la zona.</p> <ul style="list-style-type: none">- E/P PINTOR DOS- E/P GAMBA- E/P JAIMITO IV- E/P CHURUS
Rapidez de la intervención	Inmediata, una vez conocidos los hechos, aproximadamente 1h45m después del accidente.
Medidas adoptadas	Movilización de helicópteros y embarcaciones de rescate y salvamento. Comunicación y movilización de los pesqueros de la zona.
Resultados obtenidos	Rescate de un tripulante ileso. Recuperación de tres cadáveres, y restos del naufragio.



Figura 3. E/P NUEVO MARCOS tras el reflotamiento.

INFORME CIAIM-04/2019

Colisión y hundimiento de la embarcación de pesca NUEVO MARCOS a 0,5 millas al Sur del muelle de Combarro (Ría de Pontevedra), con resultado de tres fallecidos, el 26 de abril de 2017

2.1.Otros datos

Para la realización de este informe se ha utilizado la siguiente documentación:

- Investigación, informes y gráficos realizados por el Servicio de Seguridad Marítima de la Capitanía Marítima de Vigo.
- Informe general de la emergencia de SASEMAR.
- Certificados y documentos de despacho de la embarcación.
- Informe pericial de la entidad aseguradora de la embarcación.
- Copia de las actuaciones judiciales penales incoadas con ocasión de los hechos objeto de este informe, incluyendo atestado policial, informes de autopsia e informes toxicológicos.

Además, se ha entrevistado a las dos personas supervivientes y se ha contado con la colaboración de la entidad aseguradora de la embarcación.

* * *

Colisión y hundimiento de la embarcación de pesca NUEVO MARCOS a 0,5 millas al Sur del muelle de Combarro (Ría de Pontevedra), con resultado de tres fallecidos, el 26 de abril de 2017

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 y aproximadas.

Se debe hacer notar que se dispone únicamente de la declaración de los tripulantes supervivientes, dos marineros, uno de ellos en formación, y que ambos iban durmiendo en el momento de la colisión, por lo tanto, no se han recibido evidencias directas sobre las circunstancias existentes a bordo en los momentos previos a la colisión. También se hace notar que la oscuridad de la noche condicionó la forma en que se desarrollaron los naufragos en el agua, ayudándose con gritos para localizarse unos a otros hasta que el agotamiento y las frías aguas hicieron mella en ellos.

3.1. Las operaciones del día

El día 25 de abril de 2017 sobre las 21:00 horas la E/P NUEVO MARCOS, con cinco tripulantes a bordo, salió del puerto de Portonovo en dirección a sus caladeros de pesca habituales situados en la ría de Pontevedra. Se dedicaban a la pesca de cerco con especies objetivo: sardina, caballa, jurel, robaliza, sargo etc. La embarcación amarraba en Portonovo y vendía el pescado en dicha localidad, aunque en ocasiones también lo hacía en la lonja del vecino puerto de Marín³.

Esa noche recorrieron la costa norte de la ría de Pontevedra y la costa oeste de la isla de Ons en busca de algún banco de peces. No llegaron a largar las redes debido al mal tiempo en esta zona.

Sobre la 01:00 horas se dirigieron al puerto de Marín para descansar un par de horas antes de salir a faenar de nuevo.

A las 02:00 horas atracaron en el muelle de la lonja del puerto de Marín. Dos de los tripulantes se quedaron a bordo durmiendo, mientras los otros tres, el patrón, el segundo patrón y un marinero, salieron a tomar un tentempié a un local del puerto que se encontraba abierto a esas horas.

A las 03:45 horas, y ya de regreso a bordo, arrancaron el motor y abandonaron el muelle de la lonja de Marín donde habían estado atracados. El patrón iba al cargo del gobierno de la embarcación. Existe incertidumbre acerca de si la intención del patrón era faenar cerca del polígono de bateas, o poner rumbo a Combarro, finalizando la jornada de pesca.

En cualquiera de los dos casos el rumbo que debían hacer saliendo desde Marín era sustancialmente el mismo; es decir la navegación que debían realizar era prácticamente la misma. Véase Figura 8.

3.2. La colisión y el posterior hundimiento

Alrededor de las 04:00 horas la E/P NUEVO MARCOS colisionó con la batea TAMBO XI del polígono de bateas "Portonovo D". Véase Figura 6. La embarcación colisionó con su amura de babor a unos 74 centímetros a babor de la roda, lo que provocó la rotura y desclavamiento de las tablas de las

³ Por ejemplo, en el 2017 habían vendido en el mes de abril 2 veces en la lonja de Marín, 1 vez en marzo y 4 veces en enero. La víspera del accidente, el 25 de abril, habían vendido las capturas en la lonja de Marín.

Colisión y hundimiento de la embarcación de pesca NUEVO MARCOS a 0,5 millas al Sur del muelle de Combarro (Ría de Pontevedra), con resultado de tres fallecidos, el 26 de abril de 2017

tracas superiores y desplazamiento de la cubierta, así como la rotura de varios barraganetes, en concreto uno a estribor y cuatro a babor de la roda. Véase Figura 4.



Figura 4. Daños debidos a la colisión

Los dos tripulantes que estaban durmiendo, y a la sazón los tripulantes más jóvenes y supervivientes, sintieron el golpe y se despertaron. Uno de ellos (en lo sucesivo, “marinero A”), iba cerca del compartimento del motor y salió enseguida a la cubierta. El otro (en lo sucesivo, “marinero B”), iba en el pañol de proa, e intentó buscar la tapa del compartimento para salir, pero en ese momento debido a la confusión no lograba localizarla, y notó el agua entrando en el pañol. El marinero A le abrió desde fuera y así toda la tripulación se encontró en la cubierta de la embarcación. Todos ya en cubierta, intentaron trasladar pesos hacia popa (defensas, etc...)

La velocidad de la embarcación no se redujo en ningún momento, continuaron a una velocidad de unos ocho nudos avante hacia el puerto de Combarro. No existe constancia de que se efectuara ninguna llamada de socorro.

Segundos después del choque se hizo evidente que la embarcación se hundía. En el último instante, el tripulante al cargo de la embarcación dio atrás toda⁴.

Ante el inminente hundimiento los tripulantes, excepto el segundo patrón, se dirigieron hacia la popa. En ese mismo momento la embarcación metió la proa bajo el agua y escoró a estribor progresando hasta zozobrar y quedar con la quilla al sol aproximadamente un minuto y medio después de la colisión, a unos 380 m de la batea, hundiéndose posteriormente.

⁴ Así apareció el indicador de máquina de la embarcación. Véase Figura 5.

Colisión y hundimiento de la embarcación de pesca NUEVO MARCOS a 0,5 millas al Sur del muelle de Combarro (Ría de Pontevedra), con resultado de tres fallecidos, el 26 de abril de 2017



Figura 5. Fotografía de la embarcación posterior al reflotamiento, con el indicador de la máquina en posición "atrás toda"

3.3. En el agua

La tripulación quedó sumergida e intentando salir a la superficie. Lo consiguieron tres marineros y el patrón, no así el segundo patrón. En ese momento cayeron varios aros salvavidas del barco (los que estaban en el puente). El marinero B dio uno al tercer marinero y trató de dar otro al patrón, pero este último no lo consiguió coger y tuvo que utilizar el de su compañero. Este aro salvavidas lo tuvieron que compartir ambos tripulantes⁵.

El marinero B escuchó cómo el marinero A llamaba al segundo patrón, sin obtener respuesta. Entonces trepó por los restos aun a flote de la embarcación para poder tener mejor visión y poder localizar al segundo patrón, sin éxito. Observó como la embarcación se hundió por completo. Después, comentó al resto de tripulantes "de ir hacia las bateas o a la isla de Tambo", sin obtener respuesta, más allá de escuchar gritos de auxilio.

⁵ El marinero A divisó algo parecido: un marinero dentro del aro y el patrón agarrando el aro desde fuera.

INFORME CIAIM-04/2019

Colisión y hundimiento de la embarcación de pesca NUEVO MARCOS a 0,5 millas al Sur del muelle de Combarro (Ría de Pontevedra), con resultado de tres fallecidos, el 26 de abril de 2017

En un momento determinado el tripulante que faltaba (el segundo patrón) salió a flote⁶, ya fallecido, con lo que el marinero A lo asió y se dirigió a la batea más cercana para agarrarse a ella.

El marinero B les indicó que se fueran para las bateas cercanas y que él iría hacia tierra a buscar ayuda. El marinero A le iba a acompañar pero decidió aguantar en la batea con el cuerpo.

El marinero B llevaba la ropa de aguas puesta, como los demás, lo que le ayudó a mantener el calor. Las botas de agua se las había sacado cuando abandonó el barco. Nadó durante aproximadamente 1 hora o 1 hora y media una distancia de 1200 m hasta llegar a la Punta Aguilons, arrastrado por la fuerza del viento y las corrientes.

Mientras tanto, el marinero A dejó de escuchar o ver a nadie. Unas dos horas después de la colisión, según su apreciación, el intenso frío hizo que se subiera a una batea tras atar con el cinto el cuerpo de su compañero. Las dificultades propias de la oscuridad y las corrientes hicieron que la ligadura se deshiciese y el cuerpo se perdiera más tarde.

El marinero B llegó con síntomas de hipotermia a la zona de Chancelas. Tras trepar por unos muros llegó a la carretera donde empezó a pedir auxilio a los coches que pasaban no llegando a parar ninguno. Manifiesta que incluso pasó un camión de la basura del Concello de Poio al que pidió auxilio y ni siquiera pararon a interesarse. Continuó corriendo hacia Combarro llegando a timbrar en dos casas, no abriendo nadie. Por fin llegó a una playa cercana, donde encontró a un conocido y pudieron llamar al 112 y dar aviso de lo sucedido⁷.

⁶ La explicación más plausible es que el vuelco le hubiera sorprendido en el interior de la caseta de gobierno.

⁷ Referencia literal de sus declaraciones ante la policía judicial. Se reproduce por su interés.

Colisión y hundimiento de la embarcación de pesca NUEVO MARCOS a 0,5 millas al Sur del muelle de Combarro (Ría de Pontevedra), con resultado de tres fallecidos, el 26 de abril de 2017



Figura 6. Localización del polígono de bateas. Punto de colisión, lugar del hundimiento y distancia que recorrió a el marinero que consiguió alcanzar a nado la costa.

3.4. El rescate

A continuación, sigue un extracto de los eventos más relevantes que siguieron a esta llamada, que figuran en el informe general de la emergencia elaborado por SASEMAR.

A las 05:45 h el Centro de Coordinación de Salvamento (CCS) Finisterre recibió la comunicación del Servicio de Emergencias 112, informando del accidente, y se activaron las unidades de salvamento E/S SALVAMAR MIRACH y H/S PESCA I.

INFORME CIAIM-04/2019

Colisión y hundimiento de la embarcación de pesca NUEVO MARCOS a 0,5 millas al Sur del muelle de Combarro (Ría de Pontevedra), con resultado de tres fallecidos, el 26 de abril de 2017

A las 05:48 h el CCS Finisterre emitió un MAYDAY RELAY⁸ y solicitó al CCR A Coruña que continuase con la emisión.

El CCS Finisterre, se puso en contacto con varias embarcaciones de pesca en la ría de Pontevedra informando del accidente solicitando su ayuda en la búsqueda.

A las 6:00 h el H/S PESCA I informó que se encontraba ya en la zona y que comenzaban la búsqueda.

A las 06:34 h la E/P JAIMITO CUATRO encontró a un tripulante fallecido que recogió la E/P CHURUS.

A las 06:40 h la E/P CHURUS rescató al naufrago que se encontraba en una de las bateas.

A las 6:44 h la E/P CHURUS con el superviviente rescatado y el fallecido a bordo, atracaba en el muelle de Combarro, donde esperaba una ambulancia.

A las 06:48 h el H/S PESCA I recuperó a otro de los fallecidos y continuaba con la búsqueda del tripulante desaparecido.

A las 06:53 h se sumaron a la búsqueda embarcaciones de la Xunta de Galicia, Guardia Civil y el H/S HELIMER 215.

A las 07:25 h el Jefe de Gardacostas informó de que habían movilizado al BIP IRMÁNS GARCÍA NODAL, que llegaría sobre las 09:00 h y a una embarcación de apoyo PEÑA TREVINCA, ambos se sumaban a la búsqueda.

A las 07:29 h el H/S PESCA I informó que había tomado tierra en Combarro para evacuar al tripulante fallecido y que continuaba con la búsqueda.

A las 07:33 h el CCS Finisterre movilizó al H/S HELIMER 215 para dar relevo al H/S Pesca I.

A las 07:43 h la E/S MIRACH informó se sumaba a la búsqueda del tripulante desaparecido en el polígono de bateas junto con el buque de la guardia civil RÍO GUADALOPE y más pesqueros en la zona.

A las 8:10 h COS⁹ Pontevedra informó al CCS Finisterre de que habían movilizado buzos, se les solicitó que informasen cuando los buzos estén en zona.

A las 08:59 h la E/P TRIBAL encontró 3 aros salvavidas del pesquero en posición aproximada 42-22,489N 008-46 W.

A las 09:05 h el CCS Finisterre solicitó al H/S HELIMER 215 que abriese la búsqueda hacia la entrada de la ría, debido a la deriva observada.

A las 09:12 h el CCS Finisterre movilizó al B/S MARIA PITA y a la E/S SALVAMAR SARGADELOS.

A las 09:13 se confirmó que el pesquero estaba hundido en la posición 42° 25,23' N 008° 42,135 O y se procedió a balizar la zona.

⁸ Una estación o un centro de coordinación de salvamento que reciba una alerta o una llamada de socorro y un mensaje de socorro iniciará una retransmisión de alerta de socorro costa-barco dirigida, según proceda, a todos los barcos, a un grupo particular de barcos o a un barco determinado, por medio de satélite, por medios terrenales o por ambos.

⁹ Centro Operativo de Servicios, de la Guardia Civil

INFORME CIAIM-04/2019

Colisión y hundimiento de la embarcación de pesca NUEVO MARCOS a 0,5 millas al Sur del muelle de Combarro (Ría de Pontevedra), con resultado de tres fallecidos, el 26 de abril de 2017

A las 09:15 h el CCS Finisterre instruyó al CCR A Coruña emitir SECURITÉ¹⁰ en vez de MAYDAY RELAY.

A las 09:28 h la E/P GAMBA NUMERO TRES informó de que había colisionado con el pesquero hundido, y que aparentemente ellos no tenían grandes daños. Sin embargo, si se han producido daños en el pesquero hundido (ver Figura 7) y han provocado un movimiento lateral del mismo en el fondo.

A las 09:47 h la E/S SALVAMAR MIRACH informó que el pecio ya estaba señalizado. En las proximidades unos submarinistas que iban a la navaja se ofrecieron a buscar. Se consultó con el Jefe de Centro. Este informó que no se les podía autorizar ya que se iban a encargar los GEAS¹¹.

A las 09:57 la E/S SALVAMAR MIRACH informó al CCS Finisterre de que los submarinistas que iban a la navaja eran familia del patrón y que pensaban que se podía encontrar dentro del puente ya que era epiléptico¹² y pudo tener un episodio de convulsiones y que se disponían por su cuenta a bajar a buscarle.

Se les informó de que bajaban bajo su responsabilidad ya que la instrucción era esperar la llegada de los GEAS.

A las 10:02 h se confirmó que la E/P GAMBA NUMERO TRES al colisionar con el barco hundido le produjo daños en el casco. Al parecer la embarcación hundida se encontraba quilla al sol, y al colisionar lo habían dejado apoyado sobre un costado.



Figura 7. Daños producidos por la E/P GAMBA NUMERO TRES. Rotura de 7 cuadernas, 8 tracas y abolladura en tanque de combustible.

A las 10:05 h el Jefe del área de radiocomunicaciones de capitanía marítima de Vigo confirmó que la radiobaliza del pesquero no había emitido señal.

A las 10:07 h la embarcación PENA TREVINCA, informó de que el pesquero se podía ver desde la superficie ya que se encontraba a unos 5 metros de profundidad.

¹⁰ Señal de Seguridad transmitida por radiotelefonía.

¹¹ Grupo Especial de Actividades Subacuáticas, de la Guardia Civil.

¹² Esta circunstancia se estudia en el apartado de Análisis.

INFORME CIAIM-04/2019

Colisión y hundimiento de la embarcación de pesca NUEVO MARCOS a 0,5 millas al Sur del muelle de Combarro (Ría de Pontevedra), con resultado de tres fallecidos, el 26 de abril de 2017

Los submarinistas familiares del desaparecido se sumergieron para buscar en el pesquero, disponían de equipo autónomo y de comunicaciones y lo hicieron bajo su responsabilidad de forma voluntaria.

A las 10:30 h la E/S SALVAMAR MIRACH informó al CCS Finisterre que los familiares buzos que se habían sumergido para realizar comprobaciones, confirmaron que el desaparecido no estaba en el puente y entre el arte de pesca tampoco.

A las 12:24 h la embarcación RIO GUADALOPE confirmó que los GEAS de la Guardia Civil habían encontrado el cadáver del patrón de la embarcación cerca del barco en el fondo, y que procedían a trasladarlo a Combarro.

El día 29 de abril el pesquero fue reflotado y puesto en seco en el puerto de Combarro.

* * *

Colisión y hundimiento de la embarcación de pesca NUEVO MARCOS a 0,5 millas al Sur del muelle de Combarro (Ría de Pontevedra), con resultado de tres fallecidos, el 26 de abril de 2017

4. ANALISIS

4.1. Consideraciones previas

De las actuaciones judiciales se concluye que las muertes se produjeron como resultado de una asfixia mecánica por sumersión, sin más factores relevantes que citar.

Hay incertidumbre acerca del objeto de la navegación que efectuó la E/P NUEVO MARCOS desde su salida de Marín. Se desconoce si la intención del patrón era

- faenar al Este de la isla de Tambo¹³, cerca del polígono de bateas, o
- poner rumbo a Combarro, en cuyas inmediaciones los tripulantes que iban ese día tenían sus domicilios, dando por finalizada la jornada debido al mal tiempo en las zonas habituales de pesca fuera de la Ría.

Ante esta circunstancia la CIAIM tiene indicios que apuntan hacia la primera hipótesis. Además, ese día la embarcación salió del puerto de PORTONOVO, por lo que la tripulación, como es habitual, llegó a dicho puerto en coche. Lógicamente es de suponer que debían volver al mismo puerto para recoger su vehículo.

Además, ni en el momento del accidente ni en los momentos anteriores, hacía el mal tiempo alegado en la segunda hipótesis, pues el viento era del NE, fuerza 3¹⁴.

No obstante, las consideraciones que se hacen en este análisis aplicarían en cualquiera de los casos.

Existe incertidumbre también acerca de quien efectivamente estaba gobernando la embarcación cuando se produjo la colisión, ya que los dos titulados habilitados para ello han resultado fallecidos y los supervivientes iban durmiendo. Después de la colisión, y una vez que los supervivientes despertaron, el segundo patrón era quien estaba al cargo de la navegación pero se desconoce si lo hizo de forma accidental o si previamente ya se ocupaba él del timón.

4.2. La navegación

Véase la Figura 8. Esa noche había buena visibilidad en el sentido de que no había niebla y las luces de tierra se veían con nitidez. Sin embargo, había luna nueva y de las declaraciones de los

¹³ La CIAIM es conocedora que aplican restricciones a la pesca en las inmediaciones de la isla de Tambo. En esta hipótesis, un cerquero como la E/P NUEVO MARCOS en una zona de sonda más reducida, en torno a 15 m usaría una red tipo racú. El racú es un arte de cerco tradicional de Galicia, de menores dimensiones que el habitual de cerco. La dimensión mínima de malla del racú será igual o superior a 14 milímetros. Las redes del racú no podrán exceder de 150 metros de longitud, ni de 25 metros de altura. (artículos 69 y 70 del DECRETO 15/2011, de 28 de enero, por el que se regulan las artes, aparejos, útiles, equipos y técnicas permitidos para la extracción profesional de los recursos marinos vivos en aguas de competencia de la Comunidad Autónoma de Galicia).

¹⁴ Además de contar con un informe de AEMET en ese sentido, se ha comprobado que en la estación de Lourizán, de Meteogalicia, próximo al lugar del accidente, había viento del NE de 2,3 nudos de velocidad, con rachas de en torno a 6 nudos. Dos horas antes, las rachas llegaban a 9 nudos.

Colisión y hundimiento de la embarcación de pesca NUEVO MARCOS a 0,5 millas al Sur del muelle de Combarro (Ría de Pontevedra), con resultado de tres fallecidos, el 26 de abril de 2017

supervivientes se sabe que la noche era muy oscura y que, aunque después del choque estaban muy cerca del polígono de las bateas, no las veían. El marinero A mencionó que, una vez en el agua, hasta que la corriente no le llevó a chocar con una de ellas no la vio, aunque estaba al lado.

En navegación costera es usual navegar a la vista, es decir guiándose por luces en tierra que son conocidas o por ayudas a la navegación¹⁵ tradicionales, a los que se suman las ayudas electrónicas, como el radar o el GPS, cuando aquellas son insuficientes o dificultosas para determinar de forma segura la posición del buque. A esto hay que sumar que en una noche oscura como la del accidente, la única manera de detectar objetos no iluminados como las bateas era mediante el uso del radar.



Figura 8. Ruta de la EP NUEVO MARCOS el día del accidente.

La E/P NUEVO MARCOS disponía entre su equipamiento de un radar¹⁶ que, a la vista del suceso, no estaba en funcionamiento o no estaba siendo atendido de manera eficaz durante la navegación. Atendido en el sentido no solo de que se ejerciera una vigilancia adecuada a través de él sino de que el aparato se encontrara convenientemente ajustado (por ejemplo, con los filtros anti-ruido

¹⁵ Luces de balizas y faros de noche, además de marcas de día, accidentes geográficos, etc.

¹⁶ KODEN modelo MDC-740, a cuya instalación no estaba obligada la embarcación, dotado de un interruptor digital cuya posición de encendido/apagado no es posible determinar.

INFORME CIAIM-04/2019

Colisión y hundimiento de la embarcación de pesca NUEVO MARCOS a 0,5 millas al Sur del muelle de Combarro (Ría de Pontevedra), con resultado de tres fallecidos, el 26 de abril de 2017

mar y lluvia en posición adecuada a las circunstancias y condiciones del momento, o con la escala adecuada).

El polígono de bateas no disponía de ninguna baliza o marca que lo señalara.

Desde el puerto de Marín, el patrón de la E/P NUEVO MARCOS tenía como referencia visual (ya que era de noche) la luz del puerto de Combarro, que debía verse perfectamente pues estos puertos están separados entre sí apenas 1,7 millas.

Se supone que el patrón puso proa a esa luz del puerto y que fue en un rumbo aproximado de 354° y que su velocidad era de unos 8 nudos.

Además, el viento era del NE fuerza 3 (7 a 10 nudos) lo que produciría un abatimiento hacia babor en el rumbo.

La marea estaba prácticamente en la pleamar con una altura de marea de 3,8 m. Por tanto, la corriente de marea, de existir, debía ser débil.

Aunque el patrón tuviera la ruta "controlada" y hubiese tenido en cuenta que pasarían cerca de las bateas, pudo no haber valorado adecuadamente la influencia del abatimiento o la deriva producidas por el viento, corrientes, etc. Ambos patrones eran de la zona y navegaban con regularidad en las mismas aguas.

A la vista de las evidencias, parece que el patrón no fue consciente de la posición relativa en que se encontraba la embarcación respecto del polígono de bateas, confiado en que una navegación corta no presentaba dificultades.

4.3. Colisión con la batea

4.3.1. Descripción

En este apartado se ha extractado parte del Informe del Servicio de Seguridad Marítima de la Capitanía Marítima de Vigo por su detallada inspección de los restos de la embarcación y de la batea, así como por su pertinencia para los objetivos de este informe. Se ha completado con información obtenida por la CIAIM.

La embarcación colisionó con su amura de babor a unos 75 centímetros de la roda, contra la unión entre la viga látigo y la travesera de la batea TAMBO XI (Véase Figura 9). La viga presentaba signos de contacto con la embarcación en una longitud de 7,5 m. Tras la colisión, la embarcación se deslizó estos 7,5 m a lo largo de la viga y continuó su marcha avante sin detenerse ni aminorar la velocidad apreciablemente.

Colisión y hundimiento de la embarcación de pesca NUEVO MARCOS a 0,5 millas al Sur del muelle de Combarro (Ría de Pontevedra), con resultado de tres fallecidos, el 26 de abril de 2017

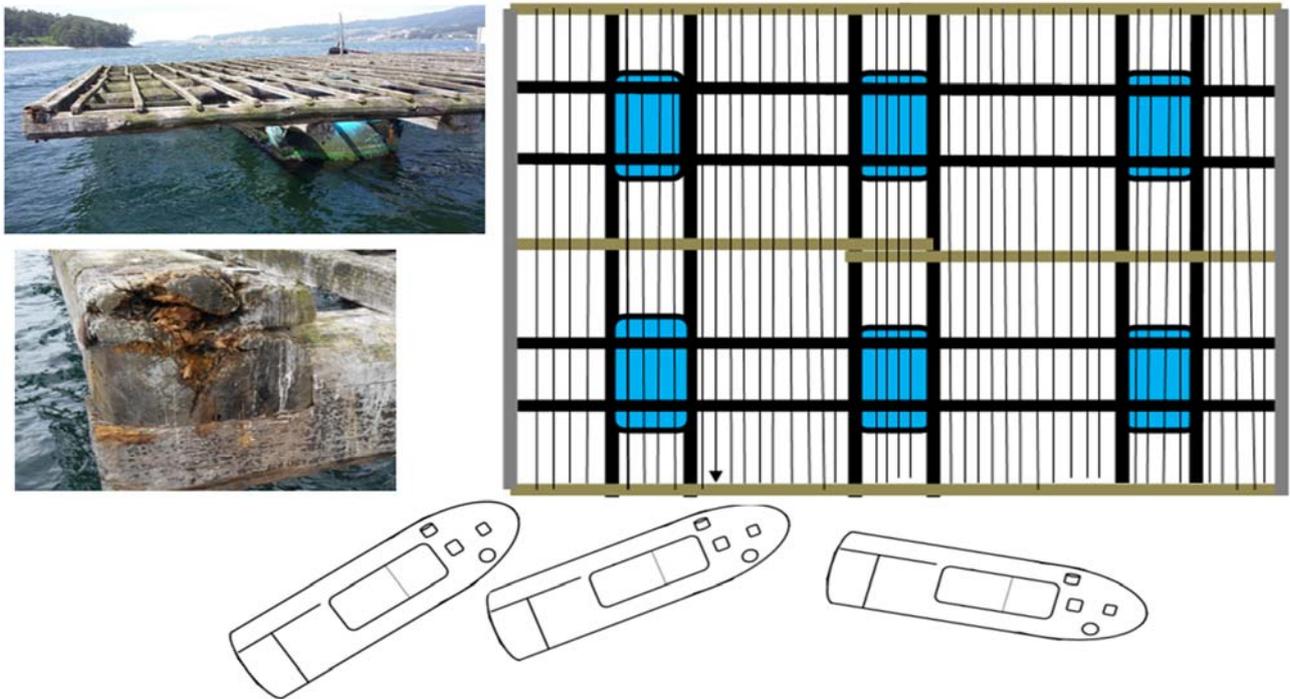


Figura 9. Progresión de la colisión con la batea.

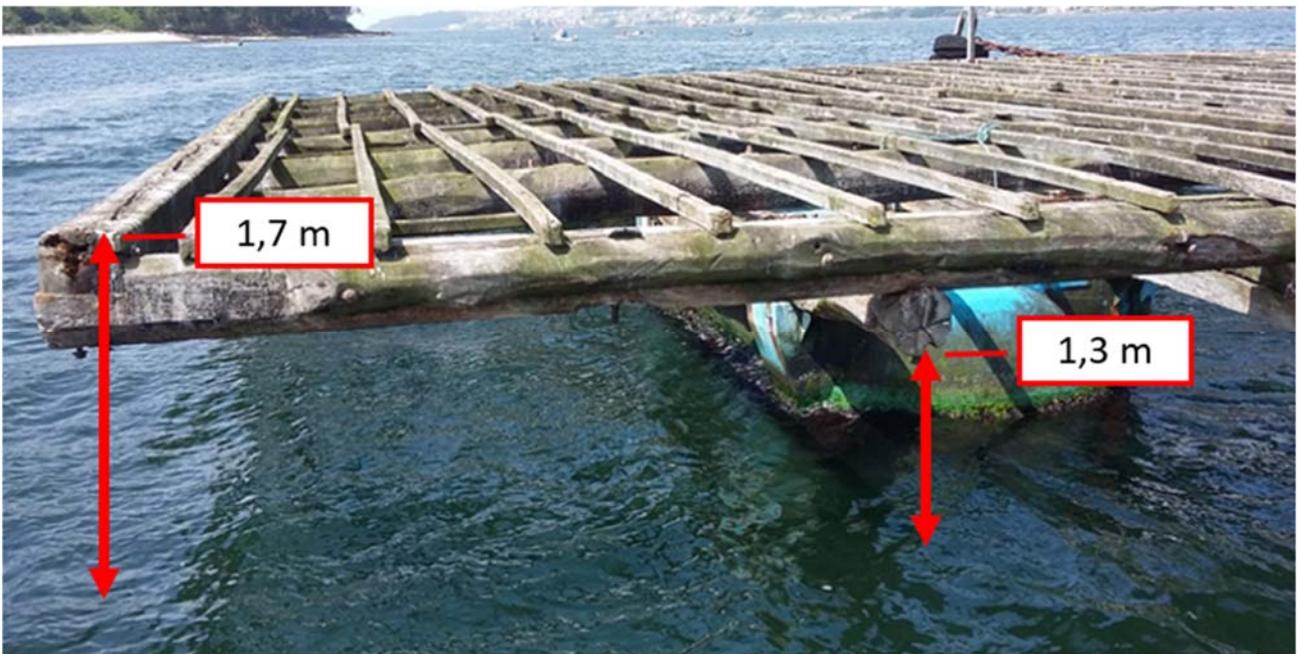


Figura 10. Batea TAMBO XI, francobordos de las vigas.

Colisión y hundimiento de la embarcación de pesca NUEVO MARCOS a 0,5 millas al Sur del muelle de Combarro (Ría de Pontevedra), con resultado de tres fallecidos, el 26 de abril de 2017

Los daños se produjeron por encima de la línea de flotación de la embarcación, ya que la batea no tenía mejillón y su francobordo era alto. En concreto, en la zona de colisión era aproximadamente 1,7 m a la cara superior de la viga látigo y de 1,3 m hasta la parte inferior de la viga de través de popa (ver Figura 10). La distancia de la línea de flotación a la regala de la embarcación era de 1,6 m (ver Figura 11).



Figura 11. Distancia de la línea de flotación a la regala de la E/P NUEVO MARCOS.

Los daños principales fueron por encima de la flotación. No obstante, diversos factores provocaron la entrada de agua a través de las grietas tras la colisión:

- la escora inicial a babor por la distribución de pesos a bordo, sobre todo el arte en cubierta a babor,
- el abatimiento a esa misma banda causado por la acción del viento,
- el efecto de la ola de proa, dependiendo, entre otros, de la velocidad del barco (supuestamente, 8 nudos), de su calado, formas del barco, etc.
- los movimientos propios de la embarcación cabeceo, balance, etc,

El hecho que lo confirma es que el superviviente que iba durmiendo en el pañol de proa notó que entraba el agua desde el mismo momento en que se despertó debido al golpe.

Colisión y hundimiento de la embarcación de pesca NUEVO MARCOS a 0,5 millas al Sur del muelle de Combarro (Ría de Pontevedra), con resultado de tres fallecidos, el 26 de abril de 2017

La embarcación comenzó a inundarse por el pañol de proa y rápidamente se extendió a toda la embarcación ya que no tenía un compartimentado estanco. Como consecuencia de la entrada cada vez mayor de agua, el francobordo a la abertura del casco disminuía (véase Figura 11) aumentando el caudal de inundación y las superficies libres, con lo que la embarcación fue rápida y progresivamente aproando y escorando a babor quedando quilla al sol y hundiéndose a continuación. El hundimiento se produjo a unos 380 m del punto de colisión en dirección a Combarro, apenas dos minutos después del choque.



Figura 12. Daños en la obra muerta.

4.3.2. La colisión, factor humano

Se desconoce si era el patrón o el segundo patrón quien iba en el puente al timón antes de la colisión.

El gobierno de una embarcación requiere mantener en todo momento una vigilancia del entorno, para evaluar continuamente la posición del buque y el riesgo de colisión, además de otros posibles riesgos como el de abordaje, varada, etc. En la ruta que debía seguir la embarcación existía un riesgo cierto de colisión por la presencia en la misma del polígono de bateas sin señalizar.

Colisión y hundimiento de la embarcación de pesca NUEVO MARCOS a 0,5 millas al Sur del muelle de Combarro (Ría de Pontevedra), con resultado de tres fallecidos, el 26 de abril de 2017

En las circunstancias del accidente, esa vigilancia se vería dificultada por la hora en la que se produjo. En la guía NTP 455¹⁷ del Instituto Nacional de la Seguridad Social e Higiene en el Trabajo, en la que se trata la cuestión de la incidencia en la actividad profesional del trabajo nocturno, se indica que *“la baja actividad del organismo durante la noche y la posibilidad de que los trabajadores nocturnos acumulen fatiga por un sueño deficiente hacen que se den una serie de repercusiones negativas sobre la realización del trabajo: como la acumulación de errores la dificultad de mantener la atención y percibir correctamente la información, así como de actuar con rapidez.*

Generalmente por la noche se obtiene un menor rendimiento y una menor calidad del trabajo realizado, especialmente entre las 3 y las 6 de la madrugada¹⁸, ya que en estas horas la capacidad de atención y toma de decisiones, así como la rapidez y precisión de los movimientos es más reducida”. (Véase Figura 13).

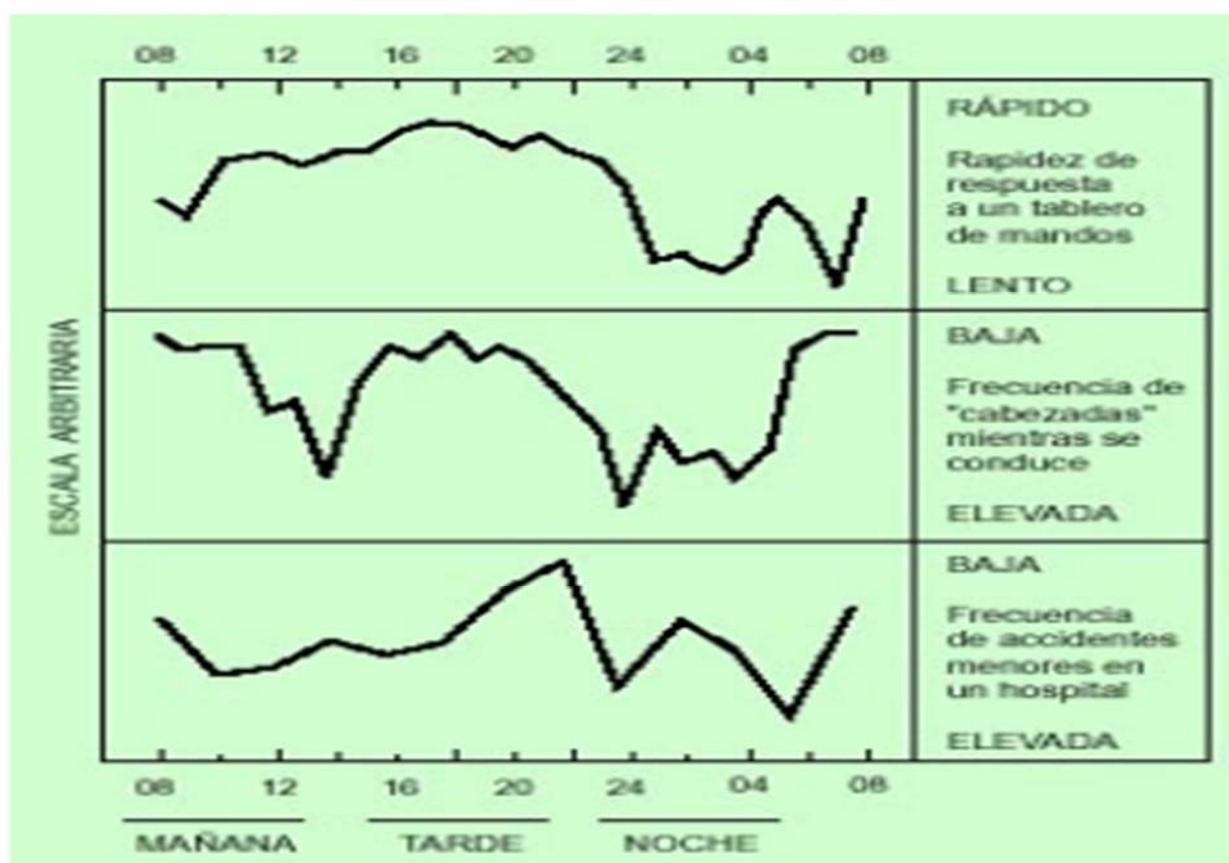


Figura 13. Variaciones de la capacidad de respuesta en función de la hora del día. Fuente: Folkard y Monk. Applied Ergonomics 1996.

¹⁷ Nota Técnica de Prevención. Trabajo a turnos y nocturno: aspectos organizativos.

¹⁸ El accidente sucedió sobre las 4 de la madrugada

Colisión y hundimiento de la embarcación de pesca NUEVO MARCOS a 0,5 millas al Sur del muelle de Combarro (Ría de Pontevedra), con resultado de tres fallecidos, el 26 de abril de 2017

El tripulante que estaba al timón, por la hora que era, las circunstancias etc... pudo quedarse dormido por un momento debido al cansancio, despistarse, o simplemente al navegar a la vista y al ser la noche tan oscura y tener como única referencia la luz del puerto de Combarro, navegar a rumbo directo sin tener en cuenta todas las circunstancias y darse cuenta de que tenía el polígono por medio y que lo pasarían muy de cerca o con el convencimiento de que lo libraban.

Previamente estos tripulantes habían salido a faenar a las 21:00 horas, y habían disfrutado de cierto asueto en un local del puerto de Marín entre las 02:00 y las 03:45 horas, por lo que no parece que la fatiga tuviera presente como factor contribuyente al accidente. Además, transcurrieron pocos minutos desde que habían salido de puerto.

4.3.3. Ubicación del polígono de bateas

A raíz de este accidente, se ha comprobado que la posición de las bateas del polígono denominado PORTONOVO D, no se ajusta a lo que indica la orden que lo regula.

La Orden de 29 de diciembre de 2005 por la que se modifica la Orden de 13 de noviembre de 1995 por la que se crea el polígono de viveros denominado Portonovo D, del distrito marítimo de Portonovo, y se declaran como de reserva exclusiva las cuadrículas que lo integran, de la Consellería de pesca y asuntos marítimos, establece la ubicación definitiva del polígono de bateas:

“En lo referido a la situación geográfica de los vértices A, B, C y D del polígono Portonovo D que pasan a tener la siguiente situación:

Vértice A = 42°25'19",466N 8°42'10",198W. Vértice B = 42°25'20",278N 8°42'03",281W.

Vértice C = 42°25'06",187N 8°42'00",276W. Vértice D = 42°25'05",375N 8°42'07",193W.”

Se aprecia en la Figura 6 la ubicación real de las bateas frente a la ubicación que se indica en la citada Orden.

La posición de la colisión fue: 42° 25' 01" N, 008° 42' 10" O.

Dicha posición se encuentra a unos 140 m al suroeste de la línea trazada entre los vértices “C” y “D” del polígono de bateas (vértices más al sur) y a unos 260 mts del centro de la cuadrícula 12.

La batea Tambo XI, según aclara la Subdirección Xeral de acuicultura de la Xunta de Galicia, fue fondeada en el centro de la casilla nº 12 el 20 de mayo de 2009, no obstante en la preceptiva acta de fondeo y ocupación regulada por el art. 8º del DECRETO 406/1996, de 7 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de viveros de cultivos marinos en las aguas de Galicia, aparecen en blanco las coordenadas geográficas en que se fondeo la citada batea, según la distribución de las casillas esta posición sería de 42° 25' ,1 N y 08° 42' ,0 O a unos 250 m del lugar en que se encuentra realmente fondeada la batea Tambo XI y donde ocurrió el accidente.

Tras el estudio de este apartado, no se considera que el desplazamiento de las bateas del polígono con respecto a la posición establecida en por el Decreto ya referido haya contribuido al accidente objeto de este estudio. La razón es que los patrones de pesca local conocen la zona y lo habitual es que naveguen a la vista y no mediante cartas náuticas electrónicas o posicionamiento gps.

Colisión y hundimiento de la embarcación de pesca NUEVO MARCOS a 0,5 millas al Sur del muelle de Combarro (Ría de Pontevedra), con resultado de tres fallecidos, el 26 de abril de 2017

No obstante, la ausencia de balizamiento de los límites de la zona de bateas contribuyó objetivamente a que se produjera la colisión.

4.4. Análisis de las actuaciones posteriores a la colisión

Por el desenlace del accidente resulta evidente que las actuaciones de la tripulación después de la colisión no estuvieron encaminadas en ningún momento a preparar el abandono movilizándolo los elementos de salvamento.

La reacción tras el impacto del tripulante que estaba al timón fue continuar marcha avante hacia puerto. La tripulación no se detuvo a evaluar los posibles daños o las consecuencias de seguir navegando. El patrón no contempló ninguna otra posibilidad que la de llegar al puerto de Combarro lo antes posible.

Los factores que acompañaron la toma de esta decisión fueron:

- No se realizó inspección de los daños, a pesar de que el tripulante que descansaba en el pañol de proa notó que entraba agua. A primera vista, los daños no parecían alcanzar la obra viva.
- No se valoraron las consecuencias de seguir navegando. No tuvieron en cuenta el resto de las circunstancias: francobordo, velocidad, condiciones de mar, viento, ola de proa, etc...
- La decisión se tomó en un lapso de tiempo de escasos segundos. Existe incertidumbre en considerar si tal decisión existió o si simplemente se trató de una reacción instintiva.
- El puerto de Combarro se encontraba a unos 4 minutos, navegando a 8 nudos; lo tenían delante. Esta aparente proximidad hizo que no se considerara en ningún momento preparar el abandono de la embarcación o instruir a la tripulación a que se pusieran los chalecos salvavidas. Tampoco se dio aviso del accidente¹⁹ ni se solicitó ayuda a otras embarcaciones.

La toma de decisiones es un proceso mental complejo que depende de múltiples variables, tanto personales como dependientes del contexto. La CIAIM, encontrando que el proceso de toma de decisiones fue erróneo²⁰, o quizás inexistente, no puede determinar la naturaleza de los factores que contribuyeron a esa decisión más allá de lo indicado.

¹⁹ La E/P NUEVO MARCOS llevaba instalado un VHF de la marca ICOM modelo IC-M421, con capacidad para realizar una Llamada Selectiva Digital. Para ello es necesario pulsar el botón "distress" del equipo al menos durante cinco segundos.

²⁰ Por ejemplo, según la Guía de Factores Humanos para la investigación de accidentes marítimos, del "ESM - Instituto de Investigación en Seguridad y Factores Humanos" "*En numerosas ocasiones la persona que ha de tomar una decisión importante tiende a ignorar aquellos datos que van contra la opción o alternativa escogida. Dar marcha atrás una vez que se ha tomado una decisión supone psicológicamente un mayor esfuerzo que la propia toma de decisiones, por lo que el sujeto tiende a enfocarse únicamente en aquellos datos que confirman la idoneidad de la decisión ya tomada*".

Quizás por esta razón, el patrón del NUEVO MARCOS, una vez decidido a alcanzar el puerto, no tuvo en cuenta ninguna otra alternativa ni tomó medidas para el abandono del barco o la protección de la tripulación.

Colisión y hundimiento de la embarcación de pesca NUEVO MARCOS a 0,5 millas al Sur del muelle de Combarro (Ría de Pontevedra), con resultado de tres fallecidos, el 26 de abril de 2017

4.4.1. La tripulación de la E/P NUEVO MARCOS

En el despacho emitido el día 27/03/2017, la lista de tripulación era la siguiente:

- el copropietario, que ejercía como patrón y mecánico simultáneo
- tres marineros, y
- una persona ajena a la tripulación, y que consta efectivamente en el despacho como tal.

En una emisión posterior, el 18/04/2017, días antes del accidente, se enroló un segundo patrón y se desenroló a uno de los marineros.

El día del accidente iban a bordo cinco personas. Tres de ellas figuraban en efecto en la lista de tripulantes: patrón, segundo patrón y un marinero.

En cambio, las otras dos personas no estaban enroladas. Carecían del Certificado de Formación Básica. Se debe reseñar también que una de estas personas carecía de título habilitante profesional alguno, ya que se encontraba en período de formación²¹. Fue la persona que alcanzó la costa a nado y dió aviso del accidente. Estas últimas dos personas sustituían a las dos que efectivamente constaban en la lista de tripulantes.

Del estudio de las titulaciones y certificados habilitantes del resto de tripulantes no se desprende ninguna otra incidencia que afecte a la seguridad marítima. En lo que puede resultar de interés para este informe, el patrón disponía del Certificado de Operador Restringido para el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (SMSSM), así como del Certificado avanzado de Supervivencia en la Mar (Botes de Rescate no rápidos). El segundo patrón disponía también del Certificado de Operador Restringido del SMSSM.

Para terminar este apartado, la CIAIM ha podido obtener información del Instituto Social de la Marina, por la que dos de los tripulantes, un fallecido y un superviviente, no estaban dados de alta en el Régimen Especial del Mar ni en el Régimen General.

4.4.2. Estudio de la capacitación física del patrón

Debido a que se hace mención en el Informe general de la emergencia de SASEMAR a manifestaciones de familiares o conocidos del patrón indicando que el patrón “era epiléptico y sospechaban que hubiese tenido una crisis”, la CIAIM ha investigado esta circunstancia encontrando que la información anterior era errónea. El patrón disponía de un Certificado Médico válido por 6 meses emitido por los servicios médicos del Instituto Social de la Marina (ISM) y la CIAIM no ha encontrado evidencias consistentes que permitan desmentir el informe favorable de los servicios médicos del ISM y afirmar que el estado de salud del patrón podía poner en riesgo la seguridad de la embarcación y de su tripulación.

²¹ Obtuvo el título de marinero pescador dos meses después del accidente.

Colisión y hundimiento de la embarcación de pesca NUEVO MARCOS a 0,5 millas al Sur del muelle de Combarro (Ría de Pontevedra), con resultado de tres fallecidos, el 26 de abril de 2017

4.5. Uso de los dispositivos de alerta, salvamento y protección individual de la tripulación

Como ya se ha mencionado, no se dio aviso del accidente ni se hizo uso de los dispositivos de salvamento y protección individual de la tripulación de que disponían a bordo, tales como los chalecos salvavidas, la balsa salvavidas o el hacer una llamada por fonía o por llamada selectiva digital para alertar del accidente, o simplemente llamar a embarcaciones cercanas o por teléfono a algún contacto conocido.

Una vez se hundió la embarcación, al no haber movilizado activamente ninguno de los medios de los que disponían para el abandono, solo pudieron disponer de un aro salvavidas. A continuación, se explica en detalle el estado de activación y despliegue, si lo hubo, de cada uno de los medios con el fin de documentar la extrema dificultad con que se encontraron en esa situación.

4.5.1. Aros salvavidas

La embarcación llevaba en total seis aros salvavidas uno de ellos provisto de luz.

El marinero A pudo recuperar uno de ellos que se lo entregó al tercer marinero y al patrón.

Otros tres aros salieron a flote, pero el viento y la corriente los alejaron y no pudieron cogerlos, además de que la oscuridad de la noche pudo impedir que los tripulantes los divisaran en el agua.

Otros dos aros no llegaron a salir a flote. Véase Figura 14.



Figura 14. Fotografía submarina detalle de los aros salvavidas que no salieron a flote.

Colisión y hundimiento de la embarcación de pesca NUEVO MARCOS a 0,5 millas al Sur del muelle de Combarro (Ría de Pontevedra), con resultado de tres fallecidos, el 26 de abril de 2017

4.5.2. Chalecos salvavidas

La embarcación disponía de trece chalecos salvavidas, diez de tipo "Finisterre"²² (8 en pañol de proa, véase Figura 15, y 2 en el puente de gobierno), y tres de inflado automático en el puente de gobierno. Todos se hundieron con la embarcación.

Ninguno de los tripulantes cogió el chaleco salvavidas. Sorprende este hecho a la vista del resultado. Se puede pensar, bien que no dio tiempo material a cogerlos, o que en principio la situación parecía más benévola de lo que en realidad era. Del estudio de los acontecimientos parece que sucedió la segunda opción; continuaron la marcha cuando lo más sensato hubiera sido parar y asegurarse ellos mismos y colocarse los chalecos.

Nótese en la Figura 15 que los chalecos no eran fácilmente accesibles, lo que puede denotar que la conciencia de seguridad de la tripulación no era la adecuada.



Figura 15. Chalecos salvavidas en el pañol de proa.

4.5.3. Radiobaliza de localización de siniestros

En ningún momento desde que se produjo el hundimiento, se recibió señal de la radiobaliza de la E/P NUEVO MARCOS. Esta emergió y comenzó a emitir el día 29 de abril durante la maniobra de reflotamiento.

La cercanía de la embarcación a la costa permitió que uno de los marineros, no sin dificultades, nadara durante una hora para llegar a tierra, y diera aviso del suceso. De no haber mediado esta

²² Marca comercial de chaleco salvavidas homologado SOLAS.

Colisión y hundimiento de la embarcación de pesca NUEVO MARCOS a 0,5 millas al Sur del muelle de Combarro (Ría de Pontevedra), con resultado de tres fallecidos, el 26 de abril de 2017

circunstancia, sin haber dado aviso a las estaciones cercanas y sin pulsar el botón de socorro de la llamada selectiva digital²³ desde la E/P NUEVO MARCOS, el único medio por el que SASEMAR podría tener constancia del hundimiento y así movilizar los medios de rescate era la radiobaliza de localización de siniestros²⁴.

Durante las inmersiones previas al reflotamiento de la embarcación, los buzos comprobaron que la carcasa de la radiobaliza se había abierto (ver Figura 16) y que la zafa hidrostática había funcionado correctamente y que por lo tanto la radiobaliza había sido liberada. Sin embargo, no había llegado a emerger, ni fue localizada por los buzos que realizaron las inmersiones.



Figura 16. Inspección submarina de la carcasa de la radiobaliza. Obsérvese también la balsa ZODIAC en su estiba.

La radiobaliza apareció al mover la embarcación durante su reflotamiento²⁵, al quedar adrizado y entre aguas.

Se descarta la idea de que quedara enganchada en la red ya que esta iba estibada en el costado de babor y la salida y emersión de la radiobaliza sería por el de estribor (véase Figura 17).

²³ De esa manera se activaría una alerta de socorro automática que sería recibida por todas las estaciones de la zona.

²⁵ Empezó a emitir a las 15:39 h del día 29 de abril.

Colisión y hundimiento de la embarcación de pesca NUEVO MARCOS a 0,5 millas al Sur del muelle de Combarro (Ría de Pontevedra), con resultado de tres fallecidos, el 26 de abril de 2017



Figura 17. Maniobra de reflotamiento.

Durante el hundimiento del pesquero la radiobaliza salió de su emplazamiento, pero no llegó a emerger al quedar atrapada en alguna parte de la embarcación.

Este hecho fue profusamente estudiado por el Servicio de Seguridad Marítima de la Capitanía Marítima de Vigo cuyas conclusiones, que la CIAIM comparte, se entienden mejor en las ilustraciones de la Figura 18.

La hipótesis más probable es que la radiobaliza quedara atrapada entre el trancañil y la regala de la embarcación. En este lugar quedó retenida hasta el momento del reflotamiento e inicio del remolque, momento en que salió a la superficie.

Colisión y hundimiento de la embarcación de pesca NUEVO MARCOS a 0,5 millas al Sur del muelle de Combarro (Ría de Pontevedra), con resultado de tres fallecidos, el 26 de abril de 2017

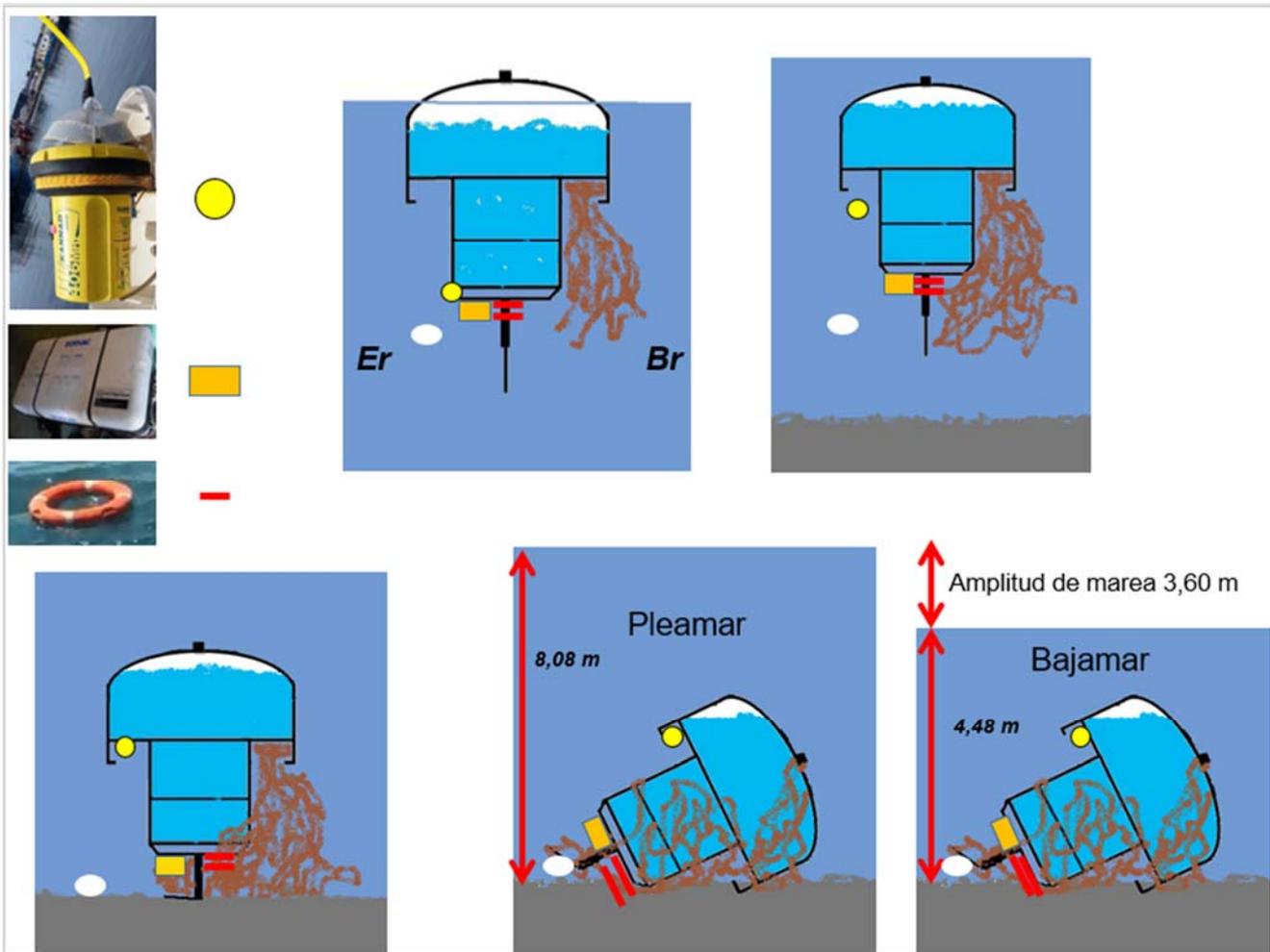


Figura 18. Posible comportamiento de la radiobaliza (fuente: Capitanía Marítima de Vigo)

Es posible que la radiobaliza además quedara contenida por las cajas de pescado que estaban en cubierta y que no salieron a flote hasta adrizar la embarcación durante el reflotamiento. Véase Figura 19.

Colisión y hundimiento de la embarcación de pesca NUEVO MARCOS a 0,5 millas al Sur del muelle de Combarro (Ría de Pontevedra), con resultado de tres fallecidos, el 26 de abril de 2017

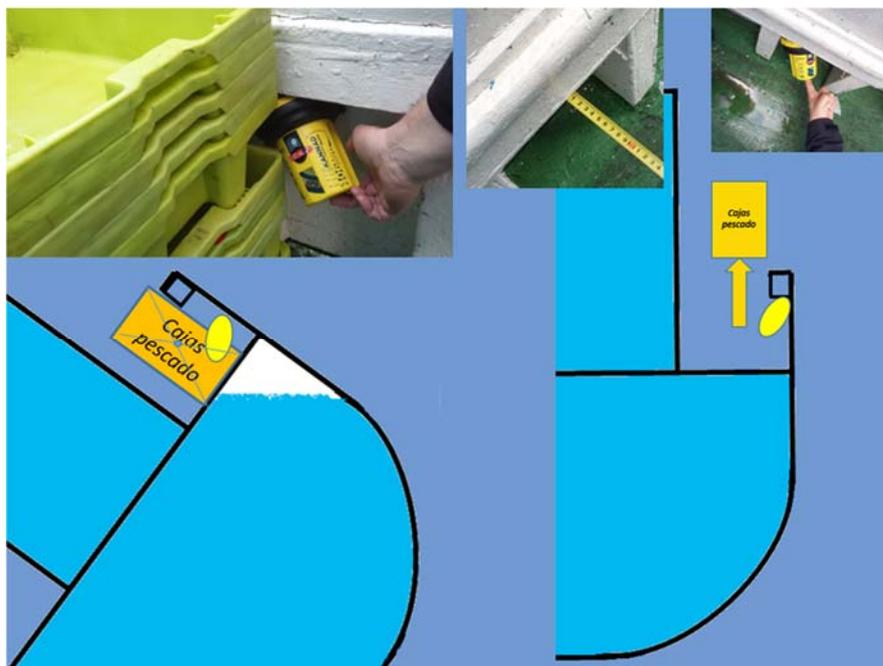


Figura 19. La radiobaliza quedaría atrapada además por las cajas de pescado que emergieron antes, durante las maniobras para el reflotamiento (fuente: Capitanía Marítima de Vigo)

4.5.4. La balsa salvavidas

La E/P NUEVO MARCOS, disponía de acuerdo a la normativa aplicable, de una balsa salvavidas lanzable marca ZODIAC ISO 9650, de seis plazas y contenedor rígido. La fecha de fabricación era el 01/02/2004. Había pasado la preceptiva inspección anual en marzo de 2017. Según consta en catálogo, esta balsa y su contenedor tenían un peso aproximado de 37 kg.

Se encontraba situada en la parte alta del puente del barco en la banda de estribor, en una estructura tubular de acero que tenía unas dimensiones interiores de 815 de largo por 530 mm de ancho y 150 mm de alto.

Al ser del tipo lanzable, la balsa no disponía de zafa hidrostática, por tanto, el lanzamiento y posterior inflado debían haber sido accionados manualmente por la propia tripulación antes del abandono.

La balsa, por las características de su estiba, se quedó retenida en su soporte y, al volcar la embarcación, se hundió con la misma.

Colisión y hundimiento de la embarcación de pesca NUEVO MARCOS a 0,5 millas al Sur del muelle de Combarro (Ría de Pontevedra), con resultado de tres fallecidos, el 26 de abril de 2017



Figura 20. Balsa salvavidas de la embarcación NUEVO MARCOS.



Figura 21. Estructura en donde iba estibada sobre el puente

A esta embarcación le era exigible una balsa ISO manual²⁶, según el Real Decreto 543/2007²⁷, con las siguientes condiciones relativas al emplazamiento de la misma (subrayados por la CIAIM).

a) Las balsas irán estibadas, dentro de lo posible, en un emplazamiento seguro y protegido de la acción de las olas, y a resguardo de los daños que puedan ocasionar el fuego o explosiones. Deberán evitarse emplazamientos alejados de las bordas, o en cubiertas más elevadas o más bajas que los lugares de lanzamiento al mar, y que impliquen maniobras de traslado de balsas en sentido horizontal o incluso vertical.

b) Se deberán tomar medidas adecuadas para que las descargas de agua por las bordas no incidan sobre las balsas salvavidas.

c) No se autorizará la estiba de balsas salvavidas en el techo del puente o de una caseta, salvo que existan dispositivos adaptados que permitan salvar la distancia precisa para el lanzamiento directo al mar de la balsa desde su posición de estiba. Tales dispositivos estarán proyectados para tener en cuenta un asiento de 10° y una escora de 20°.

d) El emplazamiento y estiba de la balsa será tal que, con solo dos tripulantes pueda ser liberada de su soporte, transportada al lugar de lanzamiento y lanzada al mar en menos de 5 minutos, encontrándose el buque en condiciones adversas de escora y asiento, esto es, un asiento de hasta

²⁶ En el hipotético caso de que la embarcación hubiera llevado una balsa provista de zafa hidrostática en lugar de la preceptiva balsa ISO de lanzamiento manual el resultado posiblemente hubiera sido el mismo, dependiendo de la longitud de rabiza desplegada necesaria para que se efectuara el disparo automático de la balsa. La embarcación se hundió en aguas de alrededor de 8-10 m de sonda, profundidad suficiente para que disparara la zafa hidrostática pero no para que se disparara automáticamente la balsa, habitualmente ajustado para aguas más profundas.

²⁷ por el que se determinan las normas de seguridad y de prevención de la contaminación a cumplir por los buques pesqueros menores de 24 metros de eslora (L),

Colisión y hundimiento de la embarcación de pesca NUEVO MARCOS a 0,5 millas al Sur del muelle de Combarro (Ría de Pontevedra), con resultado de tres fallecidos, el 26 de abril de 2017

10°, por la popa o por la proa, combinado con una escora de no menos de 20° a la banda más desfavorable. [...]

Respecto del caso que nos concierne, existen dudas acerca de si se cumplía totalmente el punto c) anterior, aunque se entiende que la administración marítima autorizara la instalación de la balsa en el puente de la embarcación por ser esta de pequeñas dimensiones. La estiba estaba destinada a “almacenar” la balsa más que a facilitar su lanzamiento cuando fuera necesario.

Conforme a la normativa, 5 minutos parece tiempo razonable para que dos personas en buenas condiciones físicas y mentales, y con condiciones de mar no demasiado adversas como las existentes en la zona, hubieran podido sacarla de su estiba, lanzarla al mar y dispararla.

En cualquier caso, la tripulación no trató de hacer uso de la balsa salvavidas.

4.6. Balizamiento del polígono de bateas

Tal como se ha indicado en apartados anteriores, el polígono de bateas no estaba balizado.

De acuerdo con el Artículo 17 del TRLPEMM²⁸ (art. 17), le corresponde a Puertos del Estado la planificación, coordinación y control del sistema de señalización marítima. La coordinación en esta materia se lleva a cabo a través de la Comisión de Faros, organismo que tiene la función de dictaminar, con carácter preceptivo, todos los planes referentes a la señalización marítima española. Corresponde a la Comunidad Autónoma o Administración competente (artículo 137.6 TRLPEMM) remitir los proyectos de nuevos polígonos de cultivos marinos a Puertos del Estado, que debe determinar las características técnicas y ubicación del balizamiento. La instalación y mantenimiento del balizamiento de los polígonos de cultivos marinos corresponde igualmente a la Comunidad Autónoma o Administración competente.

La Comisión de Faros aprobó en septiembre de 2017 un dictamen sobre la señalización del polígono de bateas PORTONOVO D de forma perimetral con cuatro marcas especiales en cada vértice. En la fecha de aprobación de este informe, el polígono de bateas PORTONOVO D seguía sin balizamiento.

* * *

²⁸ Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011

Colisión y hundimiento de la embarcación de pesca NUEVO MARCOS a 0,5 millas al Sur del muelle de Combarro (Ría de Pontevedra), con resultado de tres fallecidos, el 26 de abril de 2017

5. CONCLUSIONES

El hundimiento de la E/P NUEVO MARCOS se produjo como resultado de varios eventos accidentales²⁹ consecutivos:

- 1) El tripulante que estaba al timón, sin poder determinar quién de los dos patronos enrolados estaba gobernando en esos momentos, no estaba ejerciendo una vigilancia eficaz o bien no era consciente de la cercanía del polígono de bateas.
- 2) La embarcación colisionó contra la batea.
- 3) La tripulación no se detuvo a inspeccionar los daños y la embarcación continuó marcha adelante a la velocidad a la que iban navegando.
- 4) La ola de proa generada por la propia navegación alcanzó el límite inferior de los daños producidos en el casco produciéndose una vía de agua que progresivamente fue aumentando hasta provocar el hundimiento.

Posteriormente, tampoco se tomó medida de protección alguna que permitiera a la tripulación ponerse a salvo de manera efectiva. La tripulación no fue consciente de la gravedad de la situación como lo muestran los hechos de que no se ordenara abandono, ni preparar la balsa salvavidas, ni colocarse los chalecos salvavidas, ni tan siquiera avisar a las embarcaciones de la zona o a SASEMAR del suceso. Posiblemente se juzgó de manera errónea que el puerto de destino era más accesible de lo que en realidad era.

Si la tripulación hubiera parado la embarcación y comprobado los daños, probablemente la embarcación no se hubiera hundido o la tripulación hubiera tenido más tiempo para protegerse, pedir ayuda y organizar el abandono. Los daños estaban por encima de la línea de flotación, en el interior de la Ría protegidos de los rigores de una mar agitada.

Los factores que contribuyeron en mayor o menor medida a que se produjera el accidente, y que constituyen las verdaderas causas del accidente son:

- El polígono de bateas no disponía de balizamiento.
- Una noche sin luna, oscura, que no permitía ver las bateas a no ser que se estuviera vigilando el radar.
- No se descarta que, debido a la hora en que se produjo el accidente, la vigilancia de la navegación no fuera eficaz.
- Debido a lo repentino y violento que debió ser la colisión, no se descarta que el estado psicológico de los tripulantes fuera de confusión, lo que llevó a que no se evaluara correctamente la situación.
- Como corolario a lo anterior, siendo además el factor más importante, el orden de prioridades de la tripulación no estaba suficientemente asentado en cuanto a hacer prevalecer la

²⁹ Evento accidental definido como un acaecimiento que se evalúa como inapropiado y de importancia en la secuencia de acaecimientos que conducen al siniestro o al suceso marítimo.

INFORME CIAIM-04/2019

Colisión y hundimiento de la embarcación de pesca NUEVO MARCOS a 0,5 millas al Sur del muelle de Combarro (Ría de Pontevedra), con resultado de tres fallecidos, el 26 de abril de 2017

seguridad de la tripulación y el buque por encima del resto de consideraciones. Es decir, su conciencia de seguridad no era la adecuada.

6. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

Al Ministerio de Fomento y a la Xunta de Galicia:

1. Que evalúen si la situación de las bateas del polígono PORTONOVO D suponen un riesgo para la navegación, que actualicen su posición y/o modifiquen las cartas náuticas oficiales correspondientes, que reconsideren el balizamiento previsto de dicho polígono a la luz de las actuaciones anteriores, y que procedan a la instalación del balizamiento.

A las Cofradías de Pescadores de la Ría de Pontevedra

2. Que den difusión a este informe y sus conclusiones. Se pretende transmitir la idea de que ante cualquier imprevisto o contingencia lo más importante es pensar primero en la seguridad de las personas y de la propia embarcación.

7. LECCIONES SOBRE SEGURIDAD

Teniendo en cuenta las conclusiones de este informe los patrones deben anticipar la posible limitación de sus capacidades por trabajar en horario nocturno y dar una mayor franquía al riesgo o ayudarse de medidas adicionales, como es el uso del radar si está disponible.

* * *