

Vuelco y pérdida de la embarcación auxiliar de pesca LÁTIGO en las inmediaciones de las Islas Cíes (Ría de Vigo), el 29 de enero de 2016, con resultado de dos desaparecidos



Figura 1. Embarcación auxiliar de pesca (EAP) LÁTIGO



Figura 2. Zona del accidente de la EAP LATIGO

1. SÍNTESIS

Al atardecer del día 29 de enero de 2016, la EAP LÁTIGO sufrió un accidente, mientras faenaba en las cercanías del Islote Boeiro ou Agoeiro, en las inmediaciones de las Islas Cíes, en la entrada sur de la ría de Vigo con dos tripulantes a bordo. Presumiblemente un golpe de mar volcó la embarcación provocando la caída de los tripulantes al mar y su desaparición. La embarcación embarrancó en los bajos de las inmediaciones, deshaciéndose literalmente contra ellos. No se han recuperado los cuerpos de los desaparecidos.

1.1. Investigación

La CIAIM recibió la notificación del suceso el día 30 de enero de 2016. 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 17 de enero de 2018 y, tras su posterior aprobación, fue publicado en mayo de 2018.

* * *

INFORME CIAIM-01/2018

Vuelco y pérdida de la embarcación auxiliar de pesca LÁTIGO en las inmediaciones de las Islas Cíes (Ría de Vigo), el 29 de enero de 2016, con resultado de dos desaparecidos

2. DATOS OBJETIVOS

Tabla 1. Datos de la embarcación

Nombre	LÁTIGO
Pabellón / registro	España
Identificación	Matrícula: 4ª-VI-5-2-05
Tipo	Auxiliar de buque de pesca. La EAP LÁTIGO era una embarcación de la cuarta lista auxiliar de la embarcación de pesca (E/P) NESY, o embarcación madre, a la que se le autoriza la utilización de la EAP LÁTIGO, como embarcación auxiliar para la pesca del percebe.
Características principales	<ul style="list-style-type: none">• Eslora total: 4,85 m• Manga: 1,80 m• Arqueo: 1,64 GT• Material de casco: P.R.F.V.• Propulsión: motor fueraborda a gasolina de 22,06 kW
Propiedad y gestión	La embarcación era propiedad de uno de sus tripulantes, su patrón, desaparecido en el accidente.
Pormenores de construcción	Construida el año 1991 en astilleros SWEDEN YATCHS (Suecia)
Dotación mínima de seguridad	2 tripulantes.

Tabla 2. Pormenores del viaje

Puertos de salida / escala / llegada	Salida y llegada en Vigo, sin escalas
Tipo de viaje	Pesca local
Información relativa a la carga	Capturas y aparejos
Dotación	Dos tripulantes, enrolados en la embarcación madre. Disponían de los títulos y certificados de especialidad necesarios en vigor.
Documentación	La embarcación madre estaba correctamente despachada y disponía de los certificados exigibles en vigor.

Tabla 3. Información relativa al suceso

Tipo de suceso	Vuelco
Fecha y hora	29 de enero de 2016, entre las 18:00 y las 20:00 horas

INFORME CIAIM-01/2018

Vuelco y pérdida de la embarcación auxiliar de pesca LÁTIGO en las inmediaciones de las Islas Cíes (Ría de Vigo), el 29 de enero de 2016, con resultado de dos desaparecidos

Localización	42° 10,9' N 008° 54,5' W
Operaciones del buque y tramo del viaje	Presumiblemente iniciando el regreso a puerto
Lugar a bordo	No aplicable
Daños sufridos en el buque	Pérdida total
Heridos / desaparecidos / fallecidos a bordo	Dos desaparecidos, uno español y el otro de nacionalidad portuguesa
Contaminación	La resultante de la pérdida de la embarcación. No se detectó
Otros daños externos al buque	No
Otros daños personales	No

Tabla 4. Condiciones marítimas y meteorológicas

Viento	NW fuerza Beaufort 3 (4 a 6 nudos), rolando a NNE a partir de las 19:00 horas
Estado de la mar	Marejadilla. Mar de fondo del NW con altura significativa de ola de 4.0 m en alta mar
Visibilidad	Buena
Marea	En el instante de la salida de la EAP LÁTIGO de su puerto base, poco antes de las 10:00 horas, la marea se encontraba en su fase decreciente produciéndose el accidente en el transcurso de la fase de llenante, o pleamar, consecutiva. La aparición de los restos se produjo en la última bajamar del día 30. La pleamar fue a las 19:20 horas

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

Organismos intervinientes	<p>SASEMAR</p> <p>Policía Local y Protección Civil de los ayuntamientos de Nigrán, Oia, Baiona, Moaña, Cangás y A Guarda</p> <p>Gardacostas de Galicia</p> <p>Capitanía Marítima de Vigo</p> <p>Autoridad Portuaria</p> <p>Policía Nacional</p> <p>COS Guardia Civil</p> <p>Protección Civil y Emergencias (112)</p>
---------------------------	--

INFORME CIAIM-01/2018

Vuelco y pérdida de la embarcación auxiliar de pesca LÁTIGO en las inmediaciones de las Islas Cíes (Ría de Vigo), el 29 de enero de 2016, con resultado de dos desaparecidos

	Cruz Roja
Medios utilizados	<ul style="list-style-type: none">• Helicóptero de salvamento (H/S) PESCA UNO• H/S HELIMER 209• Helicóptero ANGEL de la Policía Nacional• Pesqueros de la zona (BUCÉFALO, ALBA MARÍA ALONSO, NUEVO BALOEIRO, COLOMBA TERCERO, MINOMBE CINCO, NUEVO AMEIXA, OSTRA SEGUNDO, CAROLO, MAR UNO, PERCEBE TRES, BEREDU, SÁLVAME UNO, LORETO CUATRO, MI NOMBRE CINCO, ENSARA, MARIA DEL CARMEN, NUEVO DORI, CAMARÓN TERCERO, XIANIÑA, OSTRA SEGUNDO, ZANI, CAROLO, y otros)¹• Embarcación de salvamento (E/S) SALVAMAR MIRACH• Buque de salvamento (B/S) MARIA PITA• Buque de inspección pesquera (BIP) PAIO GOMEZ CHARINO• BIP VALENTÍN PAZ ANDRADE• Remolcador de salvamento (R/S) SEBASTIAN DE OCAMPO• Buque mercante DORADODIEP• Patrullero CORVO MARIÑO, de la Guardia Civil
Rapidez de la intervención	Inmediata
Medidas adoptadas	Movilización de helicóptero y embarcaciones.
Resultados obtenidos	No se encontró a los tripulantes desaparecidos. Rescate de los restos de la embarcación.

2.1.Otros datos

Se debe tener en cuenta que en este caso no han existido testigos presenciales de los hechos ni evidencias físicas que permitan validar unas conclusiones más allá de hipótesis razonablemente fundadas.

Para la redacción de este informe se ha contado con:

- Informe de emergencias marítimas, de SASEMAR.
- Informe del estudio del clima marítimo, realizado por el Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (CEDEX) para este caso.

Se ha contado asimismo con la colaboración de la Capitanía Marítima de Vigo, cuyo personal ha facilitado la recopilación de datos y evidencias del accidente, así como testimonios de pescadores de la zona.

¹ Se indican los nombres de los pesqueros que participaron en la búsqueda. No aparecen descritos todos ellos en la descripción detallada de este informe por razón de no entorpecer el relato.

* * *

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.

Se desconocen los movimientos previos de la embarcación y de sus tripulantes, así como las particularidades de la jornada de pesca por razones obvias. No obstante, por distintas fuentes la CIAIM ha podido conocer que la EAP LÁTIGO, con base en Cangas, salió ese día aproximadamente a las 10:00 h, a pescar lubina.

Aproximadamente a las 18:00 horas se tuvo el último contacto telefónico con ellos. A las 20:00 horas se les volvió a llamar pero ya no contestaron. El accidente, por tanto, tuvo que producirse entre estas dos horas.

Sigue extracto del Informe General de Emergencia producido por SASEMAR en relación con el asunto.

A las 22:30 horas del 29/01 se recibió llamada del Jefe de Centro del CCS² de Vigo informando que se había recibido una llamada de un familiar indicando la desaparición de una planeadora con dos tripulantes a bordo, llamada LÁTIGO, y que se encontraba faenando al Sur de las Islas Cíes, en la zona conocida como Islote Boeiro. Deberían haber vuelto hacia las 18:00 horas.

22:35 horas. Se solicitó intervención del H/S PESCA UNO. En los minutos siguientes se movilizaron la E/S SALVAMAR MIRACH y el B/S MARIA PITA para que se dirigieran a la zona de búsqueda.

23:05 horas. El H/S PESCA UNO estaba entrando en la zona de búsqueda.

23:15 horas. Se contactó al buque mercante DORADODIEP, que se encontraba fondeado en las inmediaciones de las Islas Cíes, solicitándole mantener vigilancia exterior.

23:20 horas. La E/S SALVAMAR MIRACH llegó a la zona. 15 minutos después se sumaría el B/S MARIA PITA. Desde el CCS se fueron asignando zonas de búsqueda a las embarcaciones y unidades que se iban incorporando.

23:35 horas. El Servicio de Vigilancia Aduanera comunicó que tratarían de enviar una embarcación dotada con visión nocturna que se encontraba en Marín.

24:00 horas. En contacto con la Sala de Gardacostas de Galicia se solicitó la intervención del BIP PAIO GÓMEZ CHARIÑO. En los minutos siguientes se incorporó a la búsqueda la patrullera de la Guardia Civil CORVO MARIÑO.

En torno a las 01:40 horas del día 30 de enero, se instruyó a los medios desplegados a que volvieran a sus bases para reanudar la búsqueda con la primera luz del día, con excepción del B/S MARIA PITA que permaneció en la zona de búsqueda toda la noche.

07:56 horas. Embarcaciones con familiares de los desaparecidos recomenzaron la búsqueda, a las que se irían añadiendo posteriormente más embarcaciones con pescadores de la zona. Dos

² Centro de Coordinación de Salvamento, de SASEMAR

INFORME CIAIM-01/2018

Vuelco y pérdida de la embarcación auxiliar de pesca LÁTIGO en las inmediaciones de las Islas Cíes (Ría de Vigo), el 29 de enero de 2016, con resultado de dos desaparecidos

minutos después salió el H/S PESCA UNO y el resto de medios marítimos que intervinieron en la búsqueda después de la desaparición de la EAP LÁTIGO.

09:15 horas. La E/P ALBA MARÍA ALONSO informó que habían encontrado restos entre el Islote Boeiro y Monte Ferro en la posición 42°10,2'N 008°53,1W (Figura 3, posición A). Entre ellos se encontró un zapato, reconocido como de uno de los desaparecidos.

09:48 horas. Ocho hombres saltaron a tierra desde la E/P ALBA MARÍA ALONSO para batir los acantilados de "O Limpiño" desde tierra. Posteriormente se movilizaron agentes de los Guardacostas y la Policía Municipal de Nigrán para batir las costas de la zona por tierra.

11:20 horas. El H/S HELIMER 209 sustituyó al H/S PESCA UNO en las labores de búsqueda. Ambos helicópteros se iban a turnar en las labores de búsqueda.

11:45 horas. La E/P CAROLO informó que en el interior del islote Boeiro, conocido como Puerto Norte³ estaban saliendo a flote diversos objetos: botiquín, chalecos y trozos de fibra de un casco. Tras sobrevolar la zona, el H/S HELIMER 209 reconoció unos restos, que le parecieron de madera y que no podía precisar si pertenecían a la embarcación desaparecida.

13:50 horas. H/S PESCA UNO informó que había localizado la embarcación en la posición 42°10,603' N 008°54,490'W (Figura 3, posición B). Podía ver la proa velando y se podía leer parcialmente en la matrícula que pertenecía a la lista 4ª.

16:15 horas. El Helicóptero ANGEL 24 localizó un chaleco salvavidas en la posición 42°09,1'N 008°53,2'W. Las unidades que rastrean la zona por mar no consiguen ver el citado chaleco.

A partir de las 18:45 horas, y debido a la ausencia de visibilidad, se fueron suspendiendo las búsquedas de las unidades hasta la mañana siguiente.

Los días sucesivos continuaron las labores de búsqueda por tierra, mar y aire, variando y ampliando las zonas de exploración.

El día 31 de enero se informó de la llegada para el día siguiente de la unidad de submarinistas de la Guardia Civil (GEAS) quienes, dependiendo de las condiciones marítimas, realizarían inmersiones por la zona.

El 1 de febrero tras analizar la información sobre los vientos y corrientes de la Ría de Vigo, se desplazó la búsqueda hacia el sur, para barrer la zona entre Monte Ferro, Baiona y Santa María de Oia. A las 18:30 horas de ese día, la patrullera CORVO MARIÑO informó de la recuperación de parte de la amura de babor, en donde se encontraba rotulada la totalidad del folio de la embarcación.

El día 4 de febrero, a las 11:43 horas, el Jefe de la Base Estratégica de Coordinación (BEC) en la zona, de SASEMAR, informó que de inmediato se estaban sumergiendo "4 GEAS, 2 SASEMAR y 25 buzos pescadores con 15 embarcaciones"⁴. A las 13:28 horas de este mismo día, el Coordinador de SASEMAR en zona confirmó que se había hallado el motor, y otro material al sureste del Islote

³ Pequeño puerto natural, en la parte NE del islote Boeiro.

⁴ Cuatro buzos del Grupo Especial de Actividades Subacuáticas, de la Guardia Civil, 2 buzos de SASEMAR y 25 buzos... Según informaciones de prensa llegaron a sumergirse hasta 40 buzos voluntarios en determinados momentos.

Vuelco y pérdida de la embarcación auxiliar de pesca LÁTIGO en las inmediaciones de las Islas Cíes (Ría de Vigo), el 29 de enero de 2016, con resultado de dos desaparecidos

Boeiro⁵. A las 17:00 horas se informó al CCS de Vigo de las posiciones encontradas por los buzos: el motor se hallaba en la posición 42°10,583'N 008°54,638'W (posición C de la Figura 3), y el rezón en la posición 42°10,620'N 008°54,734'W (posición D de la Figura 3).

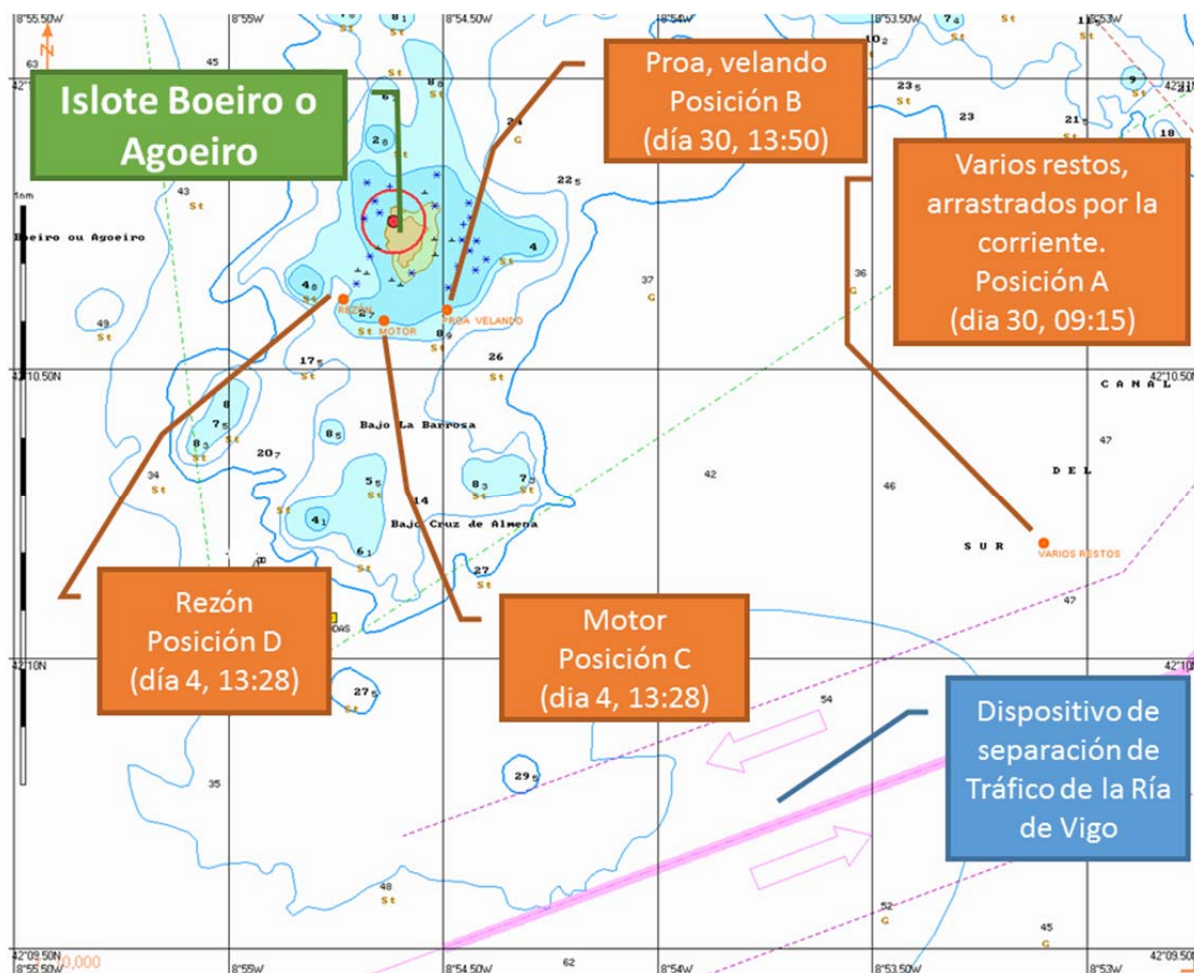


Figura 3. Emplazamiento de algunos restos relevantes (horas del informe de SASEMAR)

En todos estos días, los buceadores encontraron hundidos más restos desperdigados alrededor del Islote Boeiro o Agoeiro: parte de la proa y amura de estribor, anclotes estibados en el pañol, la parte de la amura de babor vislumbrada anteriormente desde el helicóptero con la matrícula pintada, el arco metálico de popa, parte de la tapa de regala, defensas y diversa cabullería.

El día 11 de febrero, a las 15:06 horas, y sin haber podido obtener más resultados, se dio por finalizado el rastreo.

Los tripulantes fueron dados por desaparecidos, según certificación emitida por el Capitán Marítimo de Vigo con fecha del 8 de febrero de 2016.

⁵ Véase el apartado de análisis de este informe.

Vuelco y pérdida de la embarcación auxiliar de pesca LÁTIGO en las inmediaciones de las Islas Cíes (Ría de Vigo), el 29 de enero de 2016, con resultado de dos desaparecidos

4. ANÁLISIS

4.1.Previsión meteorológica

La previsión meteorológica para las aguas costeras de Pontevedra, emitida por AEMET a las 12:00, hora oficial, del viernes 29 de enero de 2016, pronosticaba: “Componente Norte, fuerza 3 ó 4, rolando a Oeste fuerza 4. Marejadilla, aumentando a Marejada. Mar de fondo del Noroeste de en torno a 4 metros”. También establecía un aviso válido para las siguientes 24 horas en las zonas costeras de la Comunidad Autónoma de Galicia: “Mar combinada del Noroeste de 4 metros”.

La previsión era pública y se encontraba disposición de los profesionales marítimos en los canales de difusión habituales.

4.2.Estudio de las condiciones meteorológicas y de mar

La CIAIM ha encargado un “Estudio de las condiciones de clima marítimo en el transcurso de accidentes de buques” al Centro de estudios y experimentación de obras públicas (CEDEX) referente a este accidente.

Por su interés se transcriben sus conclusiones:

“En el transcurso de la navegación del pesquero desde su salida del puerto, en el interior de la ría de Vigo, hasta alcanzar la zona expuesta al oleaje procedente del NW, limitada entre cabo Home y las Islas Cíes al norte, y la isla de Toralla y Cabo Estai al sur, las olas experimentaron un progresivo aumento. En este tramo de la navegación las alturas de ola significativas pasaron de 0,25 m a 1,50 m y las correspondientes máximas de 0,50 m a 2,5 m. Al avanzar al oeste, el abrigo natural que, para la dirección del oleaje incidente, ofrecían las islas Cíes y San Martiño reducían las alturas de ola y en el extremo sur de la ría definido por las islas de San Martiño y las Estelas, volvían a aumentar progresiva y rápidamente alcanzándose, en el instante y lugar del vuelco, alturas de ola significativas en torno a 2,5 m y máximas superiores a los 4,0 m. La dirección asociada en transcurso de la navegación fue variando en función de la configuración de la costa y la disposición de la batimetría. Consecuentemente la embarcación fue soportando el oleaje por proa, a la salida del puerto y posteriormente por la amura de estribor y de través, a media que se aproximaba al acceso sur de la ría.

Por el interior de la ría la navegación del pesquero transcurrió en la fase decreciente de la marea y en el momento del vuelco la marea se encontraba en la fase llenante de la pleamar consecutiva. Las corrientes de marea en el interior de la ría no superaron, salvo en zonas puntuales próximas a costa, los 0,20 m/s (\approx 0,40 nudos). En la posición estimada del lugar del hundimiento, la velocidad de la corriente en el entorno temporal del accidente alcanzó valores próximos a 0,8 m/s (\approx 1,6 nudos). Estas velocidades estuvieron propiciadas por la marea y en particular por la rotura que experimentaban las olas en los bajos rocosos que bordean el islote de Á Goéiro donde aparecieron los primeros restos. La aparición de los restos en el entorno temporal del medio del día 30 en los bajos próximos al islote de Á Goéiro, enfrentado al acceso

INFORME CIAIM-01/2018

Vuelco y pérdida de la embarcación auxiliar de pesca LÁTIGO en las inmediaciones de las Islas Cíes (Ría de Vigo), el 29 de enero de 2016, con resultado de dos desaparecidos

sur de la ría, es coherente con la evolución de la marea que, en ese transcurso de tiempo, se encontraba en la fase decreciente, próxima al nivel mínimo de la segunda bajamar de ese día. Supuesta que la embarcación ya se encontraba a la deriva, sin ningún tipo de gobierno, es factible asumir que fueron las corrientes asociadas al flujo saliente de la marea las que arrastraron a la embarcación a ese emplazamiento”.

Es importante tener en cuenta que la embarcación se hallaba en una zona abierta completamente a las mares del NW, sin abrigo alguno y susceptibles de sufrir “el aumento de las corrientes de marea en zonas de poca profundidad y las asociadas a la rotura de las olas que, por la limitación de fondo, se produce con oleajes de fondo de poca severidad”.

4.3. La embarcación

Revisando la documentación estatutaria expedida a la EAP LÁTIGO se encuentra que dicha embarcación fue proyectada y aprobada⁶ como una embarcación de recreo, de nombre ROSA MARÍA, de la lista 7ª, en su construcción el año 1991. A fecha de 9 de junio de 2005 fue comprada por otro particular y causó baja en la citada lista por cambio de actividad, siendo registrada con su último nombre en la lista 4ª destinada a embarcaciones auxiliares de pesca.

El 2 de marzo de 2007, y según consta en el Hoja de Asiento de la embarcación: “A la vista del informe favorable de la Dirección General de Estructuras y Mercados Pesqueros, de fecha 04/01/07 se autoriza el uso como embarcación auxiliar, para la pesca del percebe, desde la embarcación madre: “NESY” -3ª-VI-5-2-06”.

En resumen, la EAP LÁTIGO se trataba de una embarcación tipo “planeadora” que había sido autorizada como embarcación auxiliar de otra embarcación, la E/P NESY, para la pesca del percebe. No se había emitido ninguna Resolución de Despacho para el empleo autónomo de la EAP LÁTIGO.

Siendo redundante por la importancia de las implicaciones, la EAP LÁTIGO se debía emplear conjuntamente con la otra embarcación para esa modalidad de pesca.

A este respecto se debe comentar que ambas embarcaciones, la EAP LÁTIGO de eslora total 4,85 m y la E/P NESY de eslora total 8,25 m, eran del mismo propietario, enrolado en la E/P NESY y que, conforme a la última Resolución de Despacho emitida antes del accidente en fecha del 23/11/2015, los dos tripulantes enrolados en la E/P NESY fueron los dos tripulantes desaparecidos en la EAP LÁTIGO.

Se muestran imágenes de ambas embarcaciones en la figuras 4 y 5⁷.

⁶ Subrayado intencionadamente por la CIAIM.

⁷ Fotos obtenidas del Censo de Flota Operativa del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente.

Vuelco y pérdida de la embarcación auxiliar de pesca LÁTIGO en las inmediaciones de las Islas Cíes (Ría de Vigo), el 29 de enero de 2016, con resultado de dos desaparecidos



Figura 4. EAP LÁTIGO



Figura 5. E/P NESY

4.4. La modalidad de pesca

La EAP LÁTIGO estaba dedicada a pescar lubina con caña. Al ser viernes, la pesca tendría rápida venta de cara al fin de semana.

Esta especie pesquera, de alto valor monetario, prefiere las aguas agitadas, más oxigenadas, de las rompientes por lo que sus pescadores tienen dos opciones: hacerlo desde tierra o desde la mar.

Desde la mar se puede pescar bajo dos modalidades: al curricán, arrastrando el aparejo por encima de la zona de pesca o, como en este caso, con cañas desde fuera de las rompientes arrojando los anzuelos a su interior.

La EAP LÁTIGO, necesariamente, se debía encontrar muy cerca de las rompientes en las que se encontraban los peces. Ello implica que cualquier problema mecánico o error podría colocar a la EAP LÁTIGO en el interior de la zona de rompientes con el consiguiente riesgo.

Como posibilidad⁸, no se puede descartar que la embarcación se hubiera quedado sin combustible, o que los movimientos de la embarcación producidos por la mar en la zona próxima a las rompientes hubieran originado el descebado de la bomba de combustible del motor y, consiguientemente, la parada del mismo.

4.5. Su equipamiento de seguridad

La embarcación, según su “Certificado nacional de seguridad para embarcaciones de menos de 16 metros de eslora”, debía disponer, entre otros elementos, de 4 chalecos salvavidas y 3 aros salvavidas.

En los exhaustivos rastreos que se efectuaron los días posteriores al accidente no se encontraron ni unos ni otros⁹.

⁸ También se podrían argumentar razones de avería del motor o incluso un despiste del patrón.

⁹ No se recuperó intacta la zona de proa donde estaba el pañol y donde, por lógica, se encontrarían estibados los chalecos en caso de que los tripulantes no se los hubieran puesto. Se recuperaron dos

Vuelco y pérdida de la embarcación auxiliar de pesca LÁTIGO en las inmediaciones de las Islas Cíes (Ría de Vigo), el 29 de enero de 2016, con resultado de dos desaparecidos

La embarcación debía disponer también de un equipo de radio VHF portátil. La ausencia de cualquier comunicación de socorro, bien por este medio o a través de un teléfono, incide en suponer que se produjo un vuelco repentino y sorpresivo.

4.6. Su equipamiento de trabajo

De las indagaciones realizadas por los servicios de la Capitanía Marítima de Vigo después del accidente se han obtenido las informaciones que siguen respecto a la embarcación y su equipamiento.

En la fotografía de la Figura 6 se muestra una embarcación auxiliar de pesca de características similares a la EAP LÁTIGO. A falta de una fotografía descriptiva de la embarcación original, la utilización de la fotografía que se muestra servirá para estudiar las circunstancias en que pudieron desarrollarse los acontecimientos, toda vez que esta embarcación es utilizada para los mismos fines que la EAP LÁTIGO y tanto sus dimensiones, como sus elementos constitutivos así como su distribución son muy similares con la salvedad de que en la embarcación de la fotografía no se encuentran cargados los aparejos de pesca ni los útiles para la estiba de las capturas.

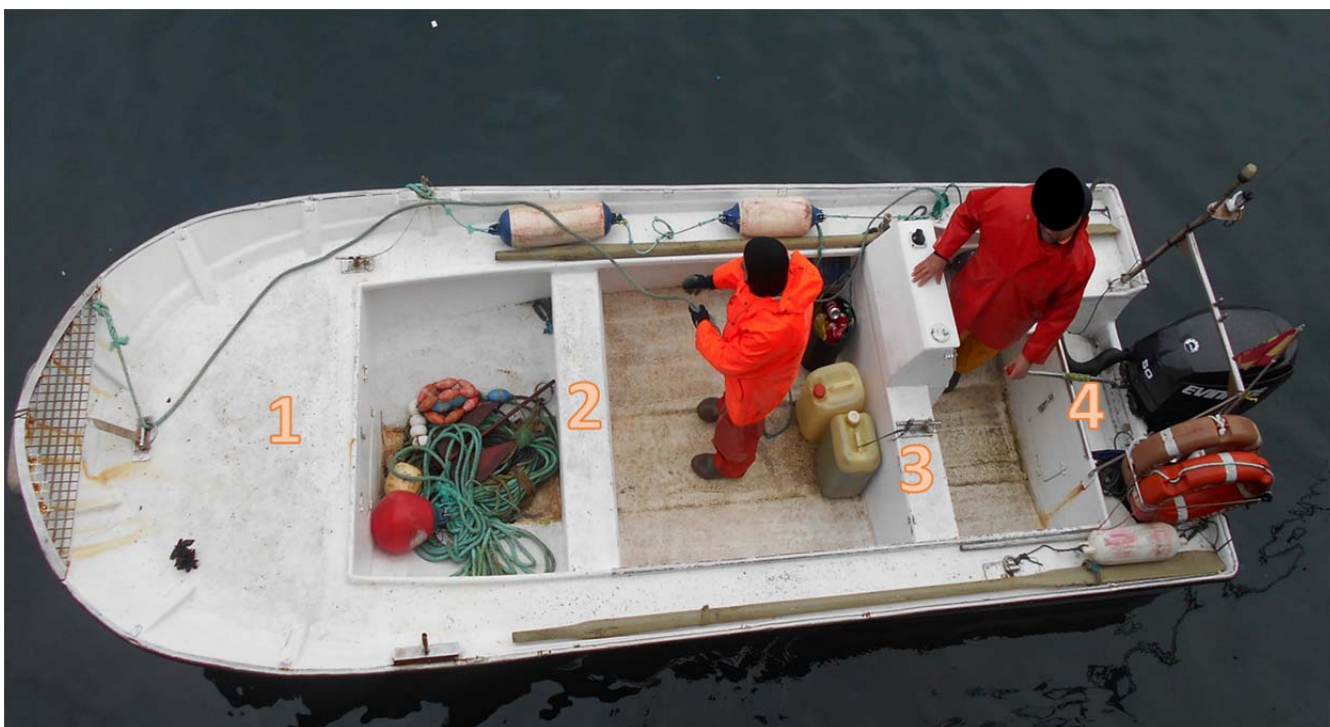


Figura 6. Embarcación de características similares a la EAP LÁTIGO

Tal y como se aprecia en la imagen de la Figura 6, la EAP LÁTIGO constaba de:

fragmentos, uno con la amura de babor y otro con la de estribor y parte de proa pero abierto en su parte inferior, con lo que no se pudo recuperar su contenido, que fue perdido en la mar.

INFORME CIAIM-01/2018

Vuelco y pérdida de la embarcación auxiliar de pesca LÁTIGO en las inmediaciones de las Islas Cíes (Ría de Vigo), el 29 de enero de 2016, con resultado de dos desaparecidos

- 1) Pañol de proa, al que se accedía por un pequeño registro situado en su cara de popa.
- 2) Bancada de proa.
- 3) Bancada de popa, donde se encontraba integrado el depósito de gasoil (sin uso) y la consola.
- 4) Espejo de popa, con el motor y arco de popa con soporte para la luz, aros, etc. (Si bien en la embarcación de la fotografía los aros están a babor, en la EAP LÁTIGO estaban a estribor).

Respecto del equipamiento, y tomando como ejemplo la embarcación de la fotografía, la EAP LÁTIGO disponía de:

- 5) Un rezón de paraguas, libre¹⁰ y armado de cabo y boyarín, para poder fondear en caso de emergencia. Todo este equipamiento estaba situado sobre el plan de la embarcación, entre el pañol de proa y la bancada de proa como se aprecia en la Figura 6.
- 6) Dos remos sueltos y sin trincar, uno a cada costado.
- 7) Dos garrafas de gasolina, vacías y sin trincar, sueltas sobre cubierta. (En la embarcación de la fotografía se advierte una garrafa llena, trincada para evitar su caída y que pueda derramarse su contenido, y una garrafa vacía y sin trincar).
- 8) Los aros (por certificados su número debía ser de tres), que estaban encajados y sin trincar sobre su estiba a estribor.
- 9) La embarcación se estaba dedicando a la pesca de la lubina. Llevaban 4 cañas con ese fin.

4.7. Estudio de los restos hallados

En los días que siguieron a la desaparición de la embarcación, se recuperaron restos de diferentes partes de la embarcación, y no todos, sumergidos o flotando dispersos en diferentes localizaciones arrastrados por las corrientes en torno al Islote Boeiro o Agoeiro.

Entre los más relevantes para la investigación, se encontró un boyarín que en un principio los rastreadores pensaron que se trataba del balizamiento de un arte de pesca dejado en la zona. Más tarde, los buceadores encontraron que dicho boyarín correspondía al rezón de paraguas¹¹ que se encontró depositado en el fondo, en la posición indicada en la Figura 3 como posición "D". Alejado apenas 150 m de este punto se encontró el motor fuera borda de la embarcación¹². Se puede por tanto inferir que la embarcación sufrió un vuelco en las proximidades de dicha posición "D" que hizo que el equipamiento pesado que contenía se precipitara hacia el fondo del mar.

Tras el vuelco, la embarcación fue arrastrada y/o lanzada contra los bajíos y rocas en torno al islote o contra el islote mismo, resultando en que la embarcación quedó destrozada. A este respecto, es relevante la fotografía tomada desde un helicóptero de la zona donde se han indicado los emplazamientos de algunos hallazgos y que se muestra en la Figura 7.

¹⁰ Es decir, suelto, sin trincar el chicote a la embarcación.

¹¹ Los familiares identificaron el rezón como perteneciente a la EAP LÁTIGO.

¹² Posteriormente se encontró también en la zona el espejo de popa de la embarcación, con las roturas propias de haberse desprendido el motor del casco.

Vuelco y pérdida de la embarcación auxiliar de pesca LÁTIGO en las inmediaciones de las Islas Cíes (Ría de Vigo), el 29 de enero de 2016, con resultado de dos desaparecidos

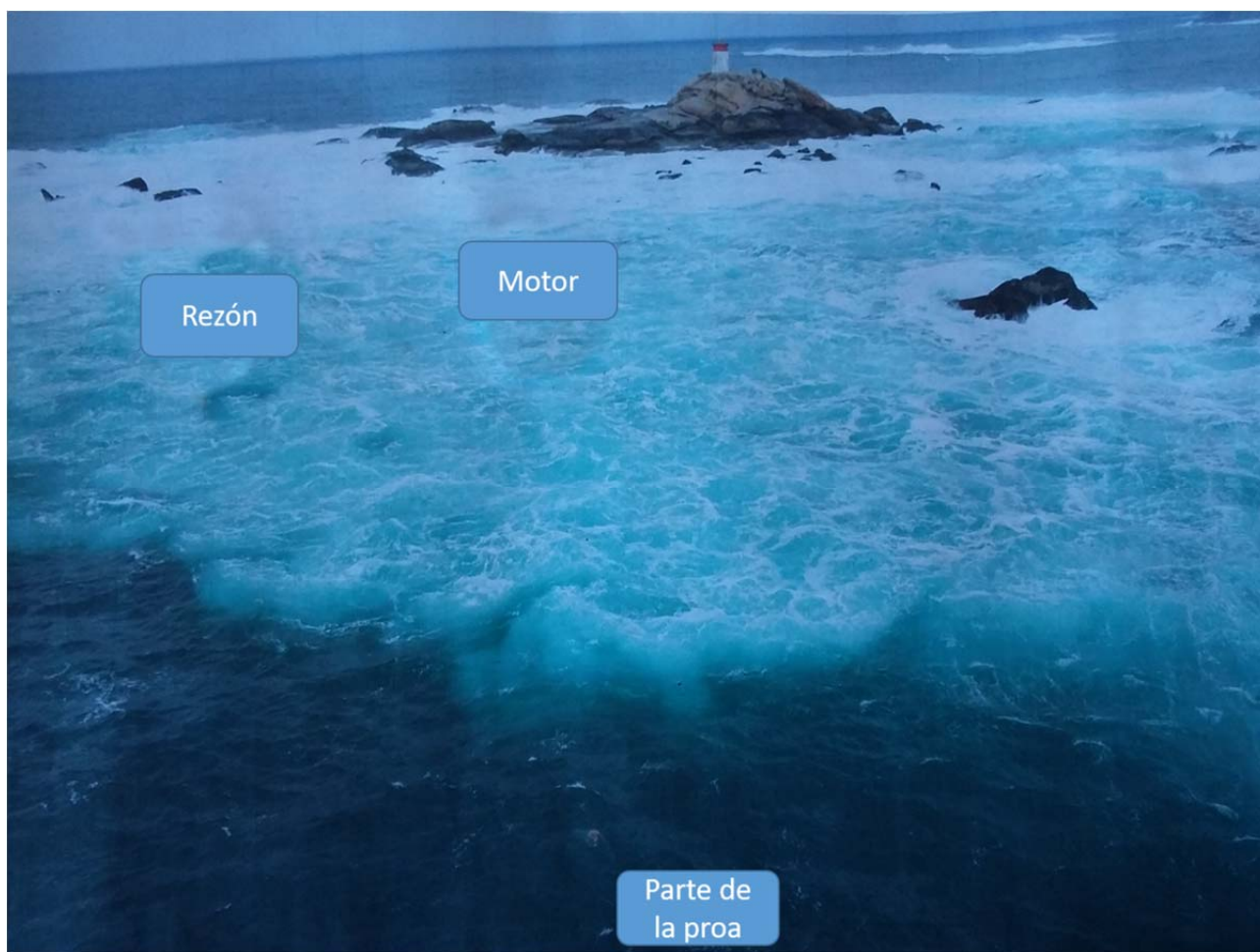


Figura 7. Inmediaciones del Islote Boeiro o Agoeiro, donde se encontraron restos.

Junto al rezón (Figura 8) se encontraban las 4 cañas (Figuras 9 y 10) que habitualmente utilizaban para la pesca de la lubina. Tenían los anzuelos recogidos, lo que podría ser indicativo de que habían empezado la navegación de retorno hacia puerto o estaban cambiando de zona de pesca.

Respecto de los elementos flotantes citados en el apartado anterior: aros salvavidas, garrafas y remos, no se encontró ninguno de ellos durante el amplio dispositivo de búsqueda desplegado tras la desaparición de la embarcación.

Una embarcación informó que sí había divisado chalecos, aunque posteriormente no se pudo recuperar ninguno.

Vuelco y pérdida de la embarcación auxiliar de pesca LÁTIGO en las inmediaciones de las Islas Cíes (Ría de Vigo), el 29 de enero de 2016, con resultado de dos desaparecidos



Figura 8. Rezón de paraguas.



Figura 9. Cañas.



Figura 10. Detalle en cañas: sedal recogido.

4.8. Idoneidad de la embarcación para la actividad en que era empleada

La embarcación no estaba diseñada para ser empleada en labores de pesca, pese a estar autorizada para labores de pesca del percebe como embarcación auxiliar de otra embarcación, esta sí, dedicada a la pesca. Su misión era adentrarse, por su menor calado, en áreas donde la embarcación mayor no podía.

Esta embarcación no estaba preparada para desaguar rápidamente cantidades importantes de agua en el caso de que las olas rompieran encima, como sería probable en zonas de rompientes.

La EAP LÁTIGO fue utilizada de forma autónoma, sin que la otra embarcación-base se encontrara en las inmediaciones para ofrecer auxilio inmediatamente.

Aún es más, la EAP LÁTIGO se estuvo empleando en condiciones de mala mar para este tipo de embarcación, con olas de fondo de hasta 4 m incidiendo en zona de rompientes lo que implica un encrespamiento del oleaje, aumentando su altura y con perfiles de olas más abruptos que los típicos de una mar de fondo, más redondeados y suaves.

Para terminar, en este tipo de pesca se suele confiar en la disponibilidad del motor para poder responder con prontitud a una proximidad excesiva de piedras o bajos, o alejarse en caso de olas rompientes. No es descartable que un despiste del patrón o una incidencia en el motor

Vuelco y pérdida de la embarcación auxiliar de pesca LÁTIGO en las inmediaciones de las Islas Cíes (Ría de Vigo), el 29 de enero de 2016, con resultado de dos desaparecidos

propiciase que la embarcación se colocara en una tesitura imposible de manejar en un entorno tan desfavorable.

4.9. Hipótesis y circunstancias del accidente

A falta de testigos directos, teniendo en cuenta las peculiaridades de la embarcación y de la pesca que estaban realizando, y tras estudiar la distribución y emplazamiento de los restos hallados, las condiciones meteorológicas y de mar, así como las características del entorno en que produjo el accidente se debe concluir que la embarcación sufrió un vuelco a consecuencia de un golpe de mar¹³.

La embarcación se encontraba en una zona de rompientes con mar de fondo de hasta 4 m de altura significativa incidiendo desde el noroeste, lo que para una embarcación de este tipo supusieron unas condiciones imposibles de superar.

1. La pesca de lubina con caña, por la naturaleza misma del hábitat en que se encuentra esta especie, de alto valor monetario, se realizaba en las cercanías de rompientes peligrosas. Cualquier despiste o contratiempo técnico hubiera colocado a la embarcación en una situación irreversible de accidente.
2. Atendiendo a la época del año¹⁴, y a falta de llevar puestos trajes de supervivencia¹⁵, los tripulantes iniciaron rápidamente un proceso de hipotermia. Ello pudo mermar gravemente sus capacidades de responder a la emergencia o, incluso, pudo imposibilitarlas.
3. Se desconoce si los tripulantes llevaban puestos los chalecos salvavidas o inflables, del tipo que fuera. Los amplios rastreos efectuados no han encontrado ninguno aunque un pesquero, durante el rastreo, informó de haberlos divisado.
4. En conexión con el punto anterior, se debe comentar que en caso de que la tripulación hubiera llevado puestos chalecos salvavidas sus cuerpos probablemente hubieran sido localizados y recuperados.
5. Un punto importante a considerar es que, pese a llevar los chalecos salvavidas a bordo, no pudieron colocárselos por lo repentino del vuelco. Ya era tarde para recuperarlos del pañol de proa en el que probablemente estaban estibados.
6. Si se hubiera producido una avería, y con tiempo disponible, cabe pensar que los tripulantes hubieran pedido ayuda a través de los medios de que disponían y se hubieran preparado para lo peor colocándose los chalecos en caso de que no los llevaran puestos.

¹³ Alternativamente, pero con menor probabilidad, se puede considerar que en un momento de despiste, o siendo arrastrados por corriente y mar tras una avería, la embarcación chocó contra un bajo o una roca. En ese caso es menos probable que rezón y motor se encontrarán en la posición en que estaban.

¹⁴ Por ejemplo, en la boya de Cabo Silleiro de Puertos de Estado, se midió una temperatura media ese día de menos de 15° C. En la boca de la Ría de Vigo, esa temperatura pudo ser distinta, incluso menor. La literatura científica establece para un rango de temperaturas comprendido entre 10°C y 15°C, de un período de entre 1 y 2 horas antes de que la persona pierda el conocimiento. Por supuesto, mucho antes de ese momento aparecen efectos de aturdimiento y entumecimiento.

¹⁵ No son exigibles por la normativa, aunque serían el equipo de protección más eficaz en operaciones de pesca de este tipo.

Vuelco y pérdida de la embarcación auxiliar de pesca LÁTIGO en las inmediaciones de las Islas Cíes (Ría de Vigo), el 29 de enero de 2016, con resultado de dos desaparecidos

7. Atendiendo a la naturaleza y características de la pesca que estaban efectuando hubiera sido más adecuado llevar puestos chalecos de trabajo inflables, del tipo exigible por la normativa para los marineros que desempeñan su trabajo en cubierta a bordo de buques pesqueros.
8. No disponían de la ayuda rápida que les pudo haber proporcionado la embarcación-base con la que estaban autorizados a faenar.
9. La afirmación del punto anterior, siendo cierta, es también discutible porque atendiendo al lugar donde se produjo el vuelco cualquier otra embarcación que intentara el rescate se colocaría a sí misma en grave riesgo.
10. La EAP LÁTIGO era una embarcación no adecuada para la pesca de la lubina en atención a las olas que, incrementadas por el efecto de bajo fondo, rompían en las inmediaciones del Islote Agoeiro. Disponía de una bañera a popa fácilmente inundable, propia de un diseño de embarcación de recreo, y su diseño impedía desalojar el agua embarcada.
11. El accidente se produjo con las cañas recogidas. Como hipótesis que explique esta evidencia cabe pensar que la embarcación fue cogida por sorpresa al relajarse su tripulación para volver a puerto, recoger los aperos y estibar las capturas¹⁶.

5. CONCLUSIONES

El accidente se produjo porque la EAP LÁTIGO se dedicó a la pesca en un lugar de alto riesgo, en condiciones marítimas muy severas para las dimensiones y características de la embarcación. Además, prescindieron de medidas elementales de seguridad, entre las que destaca la falta de acompañamiento de otra embarcación, la embarcación madre con la que la EAP LÁTIGO estaba obligada a faenar. Dicho incumplimiento impidió que se pudiera auxiliar a los tripulantes de la embarcación cuando se materializó el vuelco. La única ventaja de las “planeadoras” en este tipo de pesca, intrínsecamente de alto riesgo, es su menor calado. Se resalta el hecho de que en origen la EAP LÁTIGO fue proyectada como embarcación de recreo; es por ello que se autorizó su uso como “auxiliar” de otra embarcación, esta sí, de pesca.

Asimismo, se debe resaltar que la ausencia del hallazgo de los cuerpos apunta a que los tripulantes no llevaban los chalecos salvavidas puestos.

Dedicándose a una pesca que objetivamente era de riesgo, los tripulantes tampoco adoptaron medidas adicionales para protegerse, no importa si eran preceptivas o no, como colocarse trajes de supervivencia en la mar.

Los aspectos reseñados en los párrafos anteriores son especialmente graves por cuanto denotan una deficiente percepción del riesgo y falta de conciencia de seguridad.

¹⁶ Momento de recoger todo y estibar las capturas.

Vuelco y pérdida de la embarcación auxiliar de pesca LÁTIGO en las inmediaciones de las Islas Cíes (Ría de Vigo), el 29 de enero de 2016, con resultado de dos desaparecidos

6. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

A la Federación provincial de cofradías de pescadores de Pontevedra y al Instituto Politécnico Marítimo Pesquero del Atlántico en Vigo:

1. Que den difusión a este informe, incidiendo en concreto en los siguientes puntos:
 - a. Si no hay medios para realizar una pesca segura o esta deviene en peligrosa por modificarse las condiciones en que se comenzó, dicha pesca no se debe iniciar o se debe suspender de inmediato.
 - b. El momento de retirarse puede ser el de mayor peligro, al relajar la atención y la tensión del riesgo. El peligro no desaparece hasta alejarse de la zona de riesgo y retomar la actividad normal, es decir, una vez lejos de la zona de riesgo sin peligros inminentes ni dificultades que perturben la operación habitual de la embarcación.
 - c. Los equipos que se usen en cualquier pesquería, y especialmente en una zona de riesgo, han de ser adecuados y proporcionados. En el concepto de equipos se incluyen las embarcaciones. El hecho de autorizar una embarcación auxiliar a otra embarcación madre en una modalidad de pesca es porque ambas deben pescar “en pareja”: la embarcación de pesca debe vigilar en todo momento a la auxiliar.

A la Inspección Provincial de Trabajo y Seguridad Social de Pontevedra:

2. Que verifiquen que las evaluaciones de riesgos de las embarcaciones de este tipo de pesca y similares contemplan expresamente la caída al mar y que para mitigar dicho riesgo se exigen medidas tales como el uso permanente del chaleco salvavidas de trabajo, u otras que ofrezcan una seguridad similar.

7. LECCIONES DE SEGURIDAD

Cuando se practica la captura de especies en situaciones de especial riesgo, como es el caso del percebe, los profesionales de la mar adoptan medidas especiales de autoprotección. Similares medidas se deberían adoptar por parte de cualquier otra actividad de pesca que se realice cerca o sobre rompientes y/o excesivamente cerca de costa y/o bajíos, como la pesca de lubinas, nécoras con nasas, etc.

* * *