



## INFORME CIAIM-25/2018

Hundimiento de la embarcación OLISAN a 4,5 millas al Noroeste  
cabo Prior, el 29 de marzo 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.



Figura 1. Embarcación OLISAN



Figura 2. Zona del accidente

## 1. SÍNTESIS

A las 14:02 horas del día 29 de marzo de 2017, la embarcación de pesca (E/P) OLISAN sufrió una inundación del compartimento del motor que causó su hundimiento a 4,5 millas náuticas al Noroeste del cabo Prior.

Dos de los tres tripulantes de la E/P OLISAN abandonaron la misma momentos antes del hundimiento, embarcando en la balsa salvavidas de la propia embarcación. El otro tripulante cayó al agua cuando iba a dar aviso por radio desde el puente de la embarcación, pudiendo embarcar después en la balsa.

Los tres tripulantes fueron rescatados por los medios de salvamento sin sufrir lesión alguna debido al accidente. La E/P OLISAN se hundió y no fue reflotada.

### 1.1. Investigación

La CIAIM recibió la notificación del suceso el día 30 de marzo de 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 18 de diciembre de 2018 y, tras su posterior aprobación, fue publicado en marzo de 2019.

\* \* \*

## INFORME CIAIM-25/2018

Hundimiento de la embarcación OLISAN a 4,5 millas al Noroeste cabo Prior, el 29 de marzo de 2017

## 2. DATOS OBJETIVOS

**Tabla 1. Datos de la embarcación**

|                              |  |
|------------------------------|--|
| Nombre                       | OLISAN   |
| Pabellón / registro          | España / Cambados  |
| Identificación               | Matrícula: 3ª-VILL-5-8-94<br>MMSI: 224161860   |
| Tipo                         | Pesquero de pesca local  |
| Características principales  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Eslora (L): 8,7 m</li> <li>• Manga: 3,45 m</li> <li>• Arqueo bruto: 7,63 GT</li> <li>• Material del casco: madera</li> <li>• Propulsión: motor diésel de 69 kW</li> </ul>                                 |
| Propiedad y gestión          | <p>La propiedad de la embarcación estaba a nombre de una sociedad limitada cuyo administrador único era el mecánico de la embarcación.</p> <p>La gestión náutica de la embarcación estaba a cargo del mecánico y el patrón, que eran hermanos.</p> |
| Pormenores de construcción   | Puesta de quilla en el año 1994. Astillero Manuel Collazo Dieste (no consta localidad)   |
| Dotación mínima de seguridad | 2 tripulantes, según resolución del 27 de mayo de 2015 del Capitán Marítimo de Vilagarcía de Arousa.   |

**Tabla 2. Pormenores del viaje**

|                                      |   |
|--------------------------------------|---|
| Fecha                                | 29 de marzo de 2017.  |
| Puertos de salida / escala / llegada | Salida y llegada prevista en la dársena pesquera del puerto de A Coruña, sin escalas.   |
| Tipo de viaje                        | Pesca local.  |
| Información relativa a la carga      | Alrededor de 300 nasas y capturas.  |
| Dotación                             | <p>Tres tripulantes, patrón al mando, mecánico y marinero. Disponían de los títulos y certificados de especialidad necesarios en vigor.</p> <p>El certificado médico de aptitud para embarque del patrón de la embarcación había caducado once días antes del accidente.</p>                |
| Documentación                        | <p>El pesquero estaba correctamente despachado y disponía de los certificados exigibles en vigor.</p> <p>La embarcación navegaba fuera de la zona de navegación permitida por la resolución de despacho y por el rol de despacho y dotación, y por la resolución de tripulación mínima.</p> |

## INFORME CIAIM-25/2018

Hundimiento de la embarcación OLISAN a 4,5 millas al Noroeste cabo Prior, el 29 de marzo de 2017

**Tabla 3. Información relativa al suceso**

|   |  |
|---|--|
| Tipo de accidente o incidente                   | Hundimiento.   |
| Fecha y hora                                    | 29 de marzo de 2017, 14:02 hora local.   |
| Localización                                    | 43° 35,8' N; 008° 24,9' W  |
| Operaciones de la embarcación y tramo del viaje | En navegación, rumbo a caladero.   |
| Lugar a bordo                                   | Compartimento del motor.   |
| Daños sufridos en la embarcación                | Hundimiento de la embarcación.   |
| Heridos / desaparecidos / fallecidos a bordo    | No   |
| Contaminación                                   | Si. Se detectaron manchas de hidrocarburos en la zona. La embarcación se hundió con 40 l de aceite y unos 150 l de gasoil. |
| Otros daños externos a la embarcación           | No   |
| Otros daños personales                          | No   |

**Tabla 4. Condiciones marítimas y meteorológicas**

|                  |   |
|------------------|---|
| Viento           | Viento de componente S fuerza Beaufort 4-5 (de 11 a 21 nudos)                                       |
| Estado de la mar | Marejadilla a marejada (altura significativa de olas 0,1 a 1,25 m)<br>Mar de fondo del W de 2 a 3 m |
| Visibilidad      | Buena   |

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

|                            |  |
|----------------------------|--|
| Organismos intervinientes  | SASEMAR <sup>1</sup>   |
| Medios utilizados          | <ul style="list-style-type: none"> <li>• E/S<sup>2</sup> SALVAMAR BETELGEUSE</li> <li>• H/S<sup>3</sup> HELIMER 209</li> </ul> |
| Rapidez de la intervención | Inmediata  |
| Medidas adoptadas          | Movilización de embarcación y helicóptero.<br>Comunicación con pesquero.   |
| Resultados obtenidos       | Recuperación de la radiobaliza y de restos del naufragio   |

<sup>1</sup> Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima

<sup>2</sup> Embarcación de Salvamento

<sup>3</sup> Helicóptero de Salvamento

### 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.

El día 29 de marzo de 2017, aproximadamente a las 06:30 horas, la E/P OLISAN salió de la dársena pesquera del puerto de A Coruña. La embarcación iba tripulada por tres personas, patrón, mecánico y marinero, que realizaban las funciones correspondientes a sus cargos a bordo durante la navegación. Las labores correspondientes al ejercicio de la pesca se desarrollaban con la cooperación de los tres tripulantes.

El patrón y el mecánico eran tripulantes de la embarcación desde el año 2014. Como en años anteriores, llevaban unas semanas faenando con nasas para la captura de pulpo, con puerto base en A Coruña. La embarcación había estado faenando en la costa de la provincia de A Coruña, en la zona delimitada por el puerto pesquero de A Coruña y la localidad de Caión.



Figura 3. Zona de faena de la E/P OLISAN en los días previos al accidente

En los días anteriores al accidente, la tripulación de la E/P OLISAN tuvo conocimiento de que las capturas de pulpo eran significativamente mayores en otra zona al norte de la localidad de

## INFORME CIAIM-25/2018

Hundimiento de la embarcación OLISAN a 4,5 millas al Noroeste cabo Prior, el 29 de marzo de 2017

---

Ferrol. Al igual que habían hecho otras embarcaciones que faenaban en zonas cercanas, la tripulación de la embarcación tenía previsto cambiar de zona de pesca la mañana del día del accidente.

La E/P OLISAN tardó aproximadamente dos horas en navegar del puerto de A Coruña hasta el caladero en el que tenían las nasas, lugar en el que habían faenado los días anteriores, localizado a una distancia de 15 millas náuticas. Llegaron aproximadamente a las 08:30 horas y recogieron todas las nasas que pudieron estibar a bordo, aproximadamente 300, lo que la tripulación realizó en unas 3 horas de trabajo.

Sobre las 11:30 horas, la tripulación emprendió la navegación hacia el nuevo caladero. Durante la travesía, aproximadamente a las 13:45 horas, sonó en el puente la alarma de incendios y, a continuación, el motor de la embarcación se paró. El patrón, al notar que el barco aproaba, ordenó ponerse los chalecos inflables. Los tres tripulantes, que se encontraban en el interior del puente, se dirigieron a popa con los chalecos inflables puestos y abrieron la escotilla que daba acceso al compartimento del motor, dándose cuenta de que el compartimento estaba inundado. El patrón, evaluando en qué medida la cantidad de agua embarcada y las condiciones de oleaje comprometían la estabilidad de la embarcación, dio la orden de abandonar la embarcación.

El patrón y el marinero se encargaron de preparar la balsa de salvamento, embarcando en ella momentos antes del hundimiento de la embarcación. El mecánico se dirigió al puente para dar aviso por radio y activar la señal de alarma (*distress*) de la radio VHF, que estaba habilitada para efectuar Llamadas Selectivas Digitales. Cuando el mecánico estaba accediendo al puente, la embarcación escoró haciendo imposible dar el aviso antes de que el OLISAN zozobrara. En ese momento el mecánico se encontraba en el interior del puente de la embarcación, que terminó quilla al sol, hundiéndose totalmente instantes después. Finalmente, el tripulante pudo salir por sus propios medios y alcanzar a nado la balsa, donde ya estaban los otros dos tripulantes.

A las 14:02, el CCS<sup>4</sup> A Coruña recibió la señal emitida por la radiobaliza de localización por satélite de la embarcación, desde la posición 43° 35,8' N; 008° 24,9' W. Inmediatamente se movilizaron la E/S BETELGEUSE y el H/S HELIMER-209. A las 14:19 horas la E/S SALVAMAR BETELGEUSE informó que salía del puerto de A Coruña. La hora estimada para el despegue del H/S HELIMER-209 se estableció en las 14:30 horas.

A las 14:20 horas, el CCS A Coruña contactó con la E/P ANA ISABEL, localizada en las inmediaciones de la zona en la que estaba la E/P OLISAN para que se acercara a la zona de hundimiento ante la posibilidad de un posible rescate de los tripulantes.

A las 14:41 horas, el H/S HELIMER-209 informó de que había divisado una balsa a la deriva y que la radiobaliza se encontraba a 1,5 m de la balsa. Instantes después, el CCS A Coruña desmovilizó a la E/P ANA ISABEL.

La E/S SALVAMAR BETELGEUSE llegó a la posición dada a las 14:53 horas, informando que a bordo de la balsa había 3 personas y se disponía a recogerlos y volver al puerto de A Coruña.

---

<sup>4</sup> Centro de Coordinación de Salvamento

Hundimiento de la embarcación OLISAN a 4,5 millas al Noroeste cabo Prior, el 29 de marzo de 2017



Figura 4. Localización del hundimiento de la E/P OLISAN

La dotación del H/S HELIMER-209 detectó en la zona del hundimiento una mancha irisada de unos 200 metros de longitud por unos 10 metros de anchura y marcó los objetos de la embarcación que quedaron a flote para ser recogidos después. A continuación, el H/S HELIMER 209 se retiró de la operación de salvamento para dirigirse a su base.

Una vez que la E/S SALVAMAR BETELGEUSE terminó de recoger los restos señalados por el helicóptero de salvamento, se dirigió al puerto de A Coruña donde desembarcó la tripulación de la E/P OLISAN. En el mismo muelle esperaba una ambulancia para trasladar a los rescatados, afectados por dolor de cuello, crisis de ansiedad e hipotermia.

## INFORME CIAIM-25/2018

Hundimiento de la embarcación OLISAN a 4,5 millas al Noroeste cabo Prior, el 29 de marzo de 2017

---

El 30 de marzo, un día después del accidente, SASEMAR movilizó a la E/S SALVAMAR BETELGEUSE para recoger la radiobaliza de la E/P OLISAN, que seguía emitiendo desde una posición cercana al hundimiento.

\* \* \*



## 4. ANÁLISIS

### 4.1. Del accidente de la embarcación OLISAN y su posterior hundimiento

El hundimiento de la embarcación fue debido a la inundación de los espacios localizados bajo la cubierta de la misma, no habiendo mamparo o división alguna del casco que hiciera estancos los compartimentos interiores. El movimiento de la embarcación provocado por las olas, unido al de la superficie libre del agua embarcada hicieron que la embarcación zozobrara y quedara quilla al sol antes de hundirse.

La embarcación llevaba todas las nasas que la tripulación pudo cargar, unas 300. Sin embargo, no se puede considerar que esta condición de carga fuera la causa del accidente porque los cálculos de estabilidad de la embarcación incluían condiciones de carga más desfavorables.

El hecho de que el motor de la embarcación dejara de funcionar de repente constituye un indicio de que el agua embarcada había alcanzado un nivel elevado en el compartimento del motor. Ello encajaría con el comportamiento extraño de la embarcación que notó el patrón cuando se paró el motor, probablemente debido al movimiento de dicha superficie libre, que provocó un cabeceo distinto al de la embarcación en condiciones normales.

La embarcación había sido sometida a los oportunos reconocimientos conforme a lo establecido en el Real Decreto 543/2007, de 27 de abril, por el que se determinan las normas de seguridad y de prevención de la contaminación a cumplir por los buques pesqueros de eslora inferior a 24 metros, siendo expedido el Certificado de Conformidad en A Coruña, el 21 de julio del año 2016. En dicho Certificado de Conformidad se incluye un inventario técnico y de equipo, con el que la embarcación está autorizada a navegar hasta 10 millas náuticas de la costa.

Al ser una embarcación de madera con eslora superior a 6 metros, debía pasar un reconocimiento en seco cada año. Durante el reconocimiento en seco del último año, adicionalmente se había hecho una inspección del eje del motor propulsor.

Varios meses antes de comenzar la campaña de pesca en el área de A Coruña, la embarcación estuvo en varadero para realizar pequeñas reparaciones ponerla a punto.

De lo aquí expuesto no puede deducirse que el estado de la embarcación no fuera adecuado para navegar. Por otro lado, durante la inundación, la alarma de alto nivel de agua en la sentina no funcionó y la alarma de incendios se activó sin haberse producido suceso alguno que diera lugar a su activación. De este hecho se deduce que, o bien las alarmas estaban mal conectadas, o bien no funcionaban correctamente, o bien la inundación provocó un mal funcionamiento de la alarma contra incendios.

Por último, el hecho de que la embarcación zozobrara en un corto intervalo de tiempo también indica que el agua embarcada en el compartimento del motor habría alcanzado un nivel alto en poco tiempo, es decir, que la vía de agua sería importante. Es improbable que tal cantidad de agua embarcada pudiera haberse achicado con los medios de los que se disponía a bordo, consistente en la bomba de sentina y la bomba de achique y baldeo. Sin embargo, si hubiera funcionado correctamente la alarma de sentinas la tripulación podría haberse percatado antes de la vía de agua para poner en funcionamiento los medios de achique mientras navegaba a un

varadero y, en el caso de no conseguir salvar la embarcación, dar aviso de emergencia por radio y abandonar la embarcación de manera segura.

Al no haber sido recuperada la embarcación, no es posible determinar la causa de la vía de agua que causó la inundación, pudiéndose establecer numerosas hipótesis como las causas que lo provocaron. Dada la aparente rapidez con la que habría progresado la inundación, un fallo estructural tal como la pérdida de una tabla sería una causa posible de la inundación, sin poder descartar otras causas.

#### 4.2. De la zona de navegación y el despacho de la embarcación OLISAN

La E/P OLISAN navegaba cerca de la costa de A Coruña en el momento del accidente (ver Figuras 3 y 4). Sin embargo, tanto el contenido de la resolución de tripulación mínima, como el del rol de despacho y dotación, autorizaban la navegación de la embarcación en un área restringida, delimitada en dichos documentos, que no incluía la zona en la que navegaba.

En el rol de despacho y dotación de la E/P OLISAN, que sustituía a la licencia de navegación de la embarcación, la embarcación tenía una clasificación Sevimar III-R - Buques y embarcaciones de pesca, figurando en el mismo documento la siguiente observación:

*“Solo Pesca Local en la “Zona interior de la Ría de Arousa” o fuera de la misma siempre que se encuentre a menos de 1 milla de la costa, dentro de los límites geográficos de la Provincia Marítima de Vilagarcía de Arousa.*

*Zona interior de la Ría de Arousa” según se define en la Resolución del Capitán Marítimo de Vilagarcía de Arousa, de exención para embarcación de pesca local”*

La embarcación tenía una única resolución de tripulación mínima, expedida por la Capitanía Marítima de Vilagarcía de Arousa el 27 de mayo de 2015, no siendo ésta válida para navegar en otra provincia marítima. Además, este documento acotaba la zona de navegación de la E/P OLISAN, incluyendo en el punto 4 de la resolución el siguiente párrafo:

*“4. La embarcación faenará en la zona interior de la Ría de Arousa, o fuera de la misma sin alejarse de la costa más de una milla y siempre dentro de los límites geográficos de la provincia marítima de Vilagarcía de Arousa.”*

Por lo tanto, queda de manifiesto que la embarcación navegaba en una zona distinta de la zona en la que estaba autorizada a navegar. La relevancia de esta práctica, más allá de que pudiera constituir una infracción administrativa, reside en el hecho de que las exigencias en materia de seguridad marítima vienen determinadas por el tipo de embarcación y las condiciones del entorno en el que navega, pues no es lo mismo la navegación a menos de una milla de la costa o en una zona de aguas abrigadas, como la ría de Vilagarcía de Arousa, que la navegación en aguas abiertas, como la localización en la que tuvo lugar el accidente, con unas condiciones de viento y oleaje potencialmente peores (ver figura 5).



Figura 5. Zona de navegación autorizada para la E/P OLISAN y localización del accidente, a unas 60 millas náuticas

El último certificado de conformidad de la embarcación fue expedido siete meses antes del accidente en la Capitanía Marítima de A Coruña, también fuera de la zona de navegación autorizada. A más abundamiento, la Capitanía Marítima de A Coruña expidió dos resoluciones de despacho para navegar en mayo y junio del año anterior. Estos dos hechos prueban que la embarcación navegaba incumpliendo lo dispuesto en el rol de despacho y dotación y en la resolución de tripulación mínima.

La solicitud de despacho inmediatamente anterior a la fecha del accidente fue presentada de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 19 del Reglamento sobre despacho de buques<sup>5</sup>, aprobado

---

5. Artículo 19. Despacho.

1. Con excepción de los buques sometidos al régimen de despacho por tiempo que se citan en el artículo 21, el resto de los buques de la presente Sección sólo serán despachados de salida mediante la presentación de la siguiente documentación antes de salir a la mar, ya sea directamente por el Capitán o a través de sus consignatarios o representantes:

## INFORME CIAIM-25/2018

Hundimiento de la embarcación OLISAN a 4,5 millas al Noroeste cabo Prior, el 29 de marzo de 2017

---

por la Orden de 18 de enero de 2000. De acuerdo a dicha referencia normativa, para realizar la solicitud del despacho no es necesario presentar ninguno de los documentos en los que se indicaban las restricciones de navegación comentadas (rol y resolución de tripulación mínima). Esta información tampoco se incluía en la Declaración General del Capitán.

La resolución de despacho de la embarcación fue expedida en la Capitanía Marítima de Vilagarcía de Arousa, con fecha 14 de febrero de 2017, sin incluir de manera explícita ninguna limitación geográfica para la navegación. Sin embargo, dicha limitación sí se incluía implícitamente haciendo referencia al obligado cumplimiento de lo dispuesto en la resolución de tripulación mínima, en el apartado observaciones de la resolución.

Con la documentación incluida en la solicitud no es posible realizar las comprobaciones necesarias para realizar el despacho de la embarcación, tal y como se define en el artículo 2 del Reglamento del despacho de buques<sup>6</sup>. Por lo tanto, la Administración Marítima debe comprobar el resto de la documentación de la embarcación teniendo en cuenta la zona y la actividad que va a realizar la embarcación.

Como ya ha sido expuesto en este mismo apartado, el año anterior al del accidente, la Capitanía Marítima de A Coruña expidió dos resoluciones de despacho de la embarcación para navegar en mayo y junio, estando la embarcación fuera de la zona en la que estaba autorizado a navegar. Este hecho pone de manifiesto que en aquella ocasión no se hizo la comprobación del rol ni de la resolución de tripulación mínima, que hubieran dado lugar a las actuaciones correspondientes de la Autoridad Marítima al haber estado la embarcación navegando en una zona distinta a aquella en la que estaba autorizada.

La embarcación había sido sometida recientemente a una puesta a punto. Sin embargo, el armador no solicitó un canje del rol, ni una nueva resolución de tripulación mínima en los que no tuviera obligación de navegar en una zona restringida, para lo cual la Capitanía correspondiente podría haber exigido nuevas modificaciones y un reconocimiento extraordinario.

---

a) Original y copia de la Declaración General del Capitán debidamente cumplimentada.

b) Original y copia de la Lista de Tripulantes debidamente cumplimentada.

2. En el supuesto de buques de pesca que se despachen para faenar, será necesario, además de lo regulado en el número anterior, que se encuentren debidamente inscritos en el Censo de la Flota operativa, que cuenten con la oportuna licencia de pesca y la preceptiva autorización para pescar relacionada con el esfuerzo pesquero.

<sup>6</sup> Despacho: la comprobación por la Autoridad Marítima de que los buques a los que les sea aplicable el presente Reglamento cumplen los requisitos exigidos por el ordenamiento jurídico, y cuentan con las oportunas autorizaciones para poder efectuar las navegaciones y actividades a las que se dedican o pretenden dedicarse.

## 5. CONCLUSIONES

Del análisis presentado en este informe, se concluye que el hundimiento de la E/P OLISAN fue debido a una vía de agua que inundó los espacios bajo cubierta, lo que hizo que la embarcación zozobrara con el movimiento provocado por las olas.

No puede establecerse la causa de la vía de agua debido a que los miembros de la tripulación no pudieron localizar el origen de la misma y la embarcación no fue recuperada.

## 6. RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD

No se han emitido recomendaciones de seguridad al no haberse podido identificar las causas originales del accidente y los factores que contribuyeron al mismo.

## 7. LECCIONES DE SEGURIDAD

Es importante para la seguridad de las embarcaciones y sus tripulaciones no navegar fuera de las zonas para las que tienen autorización. Dichas zonas quedan definidas por la documentación relativa a la embarcación, al equipo a bordo de la misma y a las titulaciones de los miembros de la tripulación, debiendo comprobarse toda esta documentación por la Administración Marítima a la hora de realizar el despacho.

\* \* \*