



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD  
Y AGENDA URBANA

SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTES,  
MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

COMISIÓN PERMANENTE DE  
INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES  
E INCIDENTES MARÍTIMOS

## INFORME CIAIM-02/2021

Incendio y posterior hundimiento del pesquero MARUXIA SIETE a 500 m al Este de cabo Villano, Camariñas (A Coruña), el 27 de abril de 2020

### 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 MARUXIA SIETE



Figura 2. Lugar del accidente

## 1. SÍNTESIS

Alrededor de las 06:15 horas LT (hora local) del día 27 de abril de 2020, la embarcación de pesca (E/P) MARUXIA SIETE, con el patrón como único tripulante a bordo, sufrió un incendio en su caseta de gobierno, a unas 0,27 millas (500 m) de Cabo Villano, muy cerca de la playa de la ensenada de Arneliña.

El patrón del pesquero consiguió avisar por medio de su teléfono móvil a un compañero, que alertó a los servicios de emergencia.

El tripulante se tiró al agua con el chaleco salvavidas puesto, consiguiendo llegar a tierra en perfecto estado de salud.

El pesquero se hundió en la latitud 43° 09,9' N y longitud 009° 12,19' W, tras un intento de remolque por parte de la embarcación de salvamento (E/S) SALVAMAR ALTAIR.

### 1.1. Investigación

La CIAIM recibió la notificación del suceso el día 27 de abril de 2020. 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 el pleno de la CIAIM en su reunión de 18 de febrero de 2021 y, tras su posterior aprobación, fue publicado en mayo de 2021.

## 2. DATOS OBJETIVOS

DATOS DEL BUQUE / EMBARCACIÓN	
Nombre	MARUXIA SIETE
Pabellón / registro	España /Baiona
Identificación	Matrícula 3ª-VI-6-1-1995 NIB 220847 / MMSI 224293880
Tipo	Pesquero local. Arte de pesca utilizado en el momento del accidente betas
Características principales	Eslora total: 6,05 m Eslora (L): 4,84 m Manga: 2,36 m Arqueo bruto: 2,03 GT Material de casco: P.R.F.V Propulsión: motor SOLE DIESEL modelo K4C, de 8,82 kW
Propiedad y gestión	La embarcación era propiedad de un empresario particular
Sociedad de clasificación	No clasificada
Pormenores de construcción	Construida el año 1987 por Astilleros RODMAN POLYSHIPS,S.A. en Vigo (Galicia)
Dotación mínima de seguridad	Dos
PORMENORES DEL VIAJE	

Incendio y posterior hundimiento del pesquero MARUXIA SIETE a 500 m al Este de cabo Villano, Camariñas (A Coruña), el 27 de abril de 2020

Puertos de salida / llegada	Salida de Camariñas (A Coruña) y llegada prevista al mismo puerto
Tipo de viaje	Pesca local con betas
Información relativa a la carga	Combustible (100 l)
Dotación	1 tripulante
Documentación	El pesquero estaba correctamente despachado y disponía de los certificados exigibles en vigor.
<b>INFORMACIÓN RELATIVA AL SUCESO</b>	
Tipo de suceso	Incendio
Fecha y hora	27 de abril de 2020, 06:15 hora local
Localización	43° 9,63'N, 009° 12,25'W
Operaciones del buque	Fondeado tras largar el arte
Lugar a bordo	Caseta de gobierno
Daños sufridos en el buque	Incendio y posterior hundimiento de la embarcación
Fallecidos / desaparecidos / heridos a bordo	No
Contaminación	La correspondiente a los hidrocarburos a bordo. No se detectó
Otros daños externos al buque	No
Otros daños personales	No
<b>CONDICIONES MARÍTIMAS Y METEOROLÓGICAS</b>	
Viento	Viento del SW, fuerza 4
Estado de la mar	Marejada
Visibilidad	Regular
<b>INTERVENCIÓN DE AUTORIDADES EN TIERRA Y REACCIÓN DE SERVICIOS DE EMERGENCIA</b>	
Organismos intervinientes	SASEMAR, Servicio de Emergencias de Galicia 112
Medios utilizados	E/S SALVAMAR ALTAIR, Helicóptero de salvamento (H/S) HELIMER 401.
Rapidez de la intervención	Inmediata
Medidas adoptadas	Movilización de embarcación y Helicóptero. Emisión de una señal de socorro ( MAYDAY RELAY )
Resultados obtenidos	El tripulante llegó a tierra a nado.

## 2.1. Otros datos

La E/P MARUXIA SIETE disponía de un certificado de conformidad expedido en Vigo el 10 de noviembre de 2009, sin caducidad, al ser su eslora (L) menor de 6 m.

La resolución de despacho del pesquero, en vigor, en el momento del accidente, le autorizaba la navegación desde el día 22 de abril de 2020, hasta el 1 de julio de 2020. En las observaciones al despacho se indicaba lo siguiente:

*Se le autoriza la navegación para la pesca local (artes menores), sin disponer de balsa salvavidas a bordo, en las aguas de la ría de Camariñas por dentro de la línea que une Punta de la Barca a Punta de Monte Farelo y por fuera de dichas aguas, con buen tiempo sin alejarse más de 1 milla de la costa. Con un solo tripulante: La presente Resolución autoriza la navegación para la pesca local (artes menores), sin alejarse más de 1 milla de la costa, siempre que realice la navegación y faenas de pesca en grupo con otras embarcaciones. El patrón deberá llevar siempre puesto chaleco salvavidas y radiobaliza personal consigo o en su caso VHF GMDSS portátil. Para el próximo despacho traerá las bengalas de mano.*

## 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.

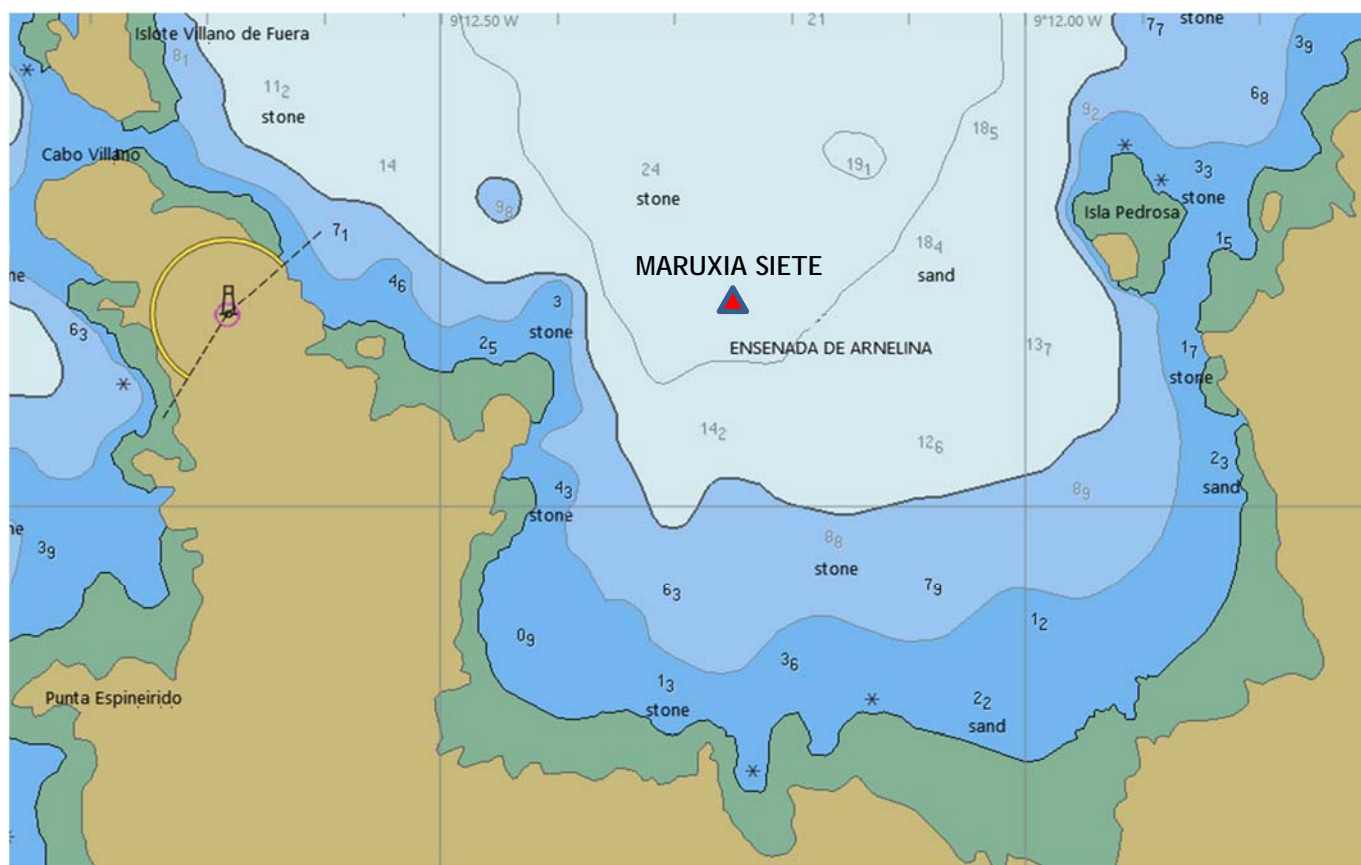


Figura 3. Zona del accidente

El día 27 de abril de 2020, a las 04:00 horas, la E/P MARUXIA SIETE partió de su puerto base en Camariñas, en dirección a su caladero, en las proximidades de cabo Villano, con un solo tripulante, el patrón al mando de la embarcación.

Las condiciones meteorológicas y marítimas eran de marejada y viento del suroeste de fuerza 4, lo que provocaba que la embarcación sufriera fuertes balances, ocasionando el embarque de agua en la bañera. Tras cuarenta y cinco minutos de navegación, llegó al caladero y comenzó el patrón el largado de las betas<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Arte de pesca artesanal de enmalle, formado por un paño de red rectangular.

A las 05:30 horas, terminó de largar todo el arte y se dirigió a una zona de abrigo, con la intención de permanecer fondeado unas dos horas, a la espera de izar el arte.

El patrón fue hacia la popa de la embarcación, para achicar el agua embarcada durante la navegación mediante la pequeña bomba instalada para ese fin. Al abrir la tapa del compartimento de dicha bomba percibió un olor a quemado, pero no observó nada extraño en ella. Abrió la escotilla del compartimento del motor, pero todo estaba en perfecto estado. Miró hacia la caseta y se percató de que de su interior salía una gran cantidad de humo negro.

En la caseta de gobierno estaban los equipos de comunicaciones VHF, el patrón trató de entrar para realizar una llamada de emergencia, pero la gran cantidad de humo en su interior se lo impidió.

Intentó dar la voz de alarma por medio de su teléfono móvil, pero la cobertura era débil e intermitente. En uno de los momentos en que mejoraba la cobertura móvil pudo llamar, alertando de la situación, a uno de sus compañeros. Le comentó que se iba a lanzar al agua porque su embarcación estaba ardiendo, le indicó la zona en la que estaba para que acudiera en su auxilio.

El patrón de la embarcación se tiró al agua con el chaleco salvavidas puesto y nadó hacia tierra. Según sus declaraciones tardó en llegar unos 10 minutos. Se sentó en la orilla y vio que el pesquero sufrió una explosión.

A las 06:18 horas, el CCS Finisterre, recibió una alerta de socorro procedente del servicio de emergencias 112, en la que una persona informó de que había recibido la llamada de auxilio del patrón del pesquero MARUXIA SIETE, al encontrarse la embarcación ardiendo al NE de cabo Villano. Indicó que estaba tratando de localizarle por tierra en la zona que le había indicado.

A las 06:20 horas, se movilizó el H/S HELIMER 401 y a la E/S SALVAMAR ALTAIR.

A las 06:33 horas, se emitió un MAYDAY RELAY.

A las 06:37 horas, la PATRULLERA RIO MIÑO informó que había escuchado el MAYDAY RELAY y que extremaría la vigilancia cuando estuviera por la zona.

A las 06:55 horas, el CCS intentó contactar con la persona que había dado la voz de alarma sin obtener respuesta.

A las 07:00 horas, el pesquero CAPRICHOSA DOS comunicó al CCS Finisterre que había recibido una llamada telefónica, informándole que el tripulante del MARUXIA SIETE había llegado a tierra a nado, encontrándose a salvo. Se les facilitó un número de teléfono para que se pusieran en contacto con él y confirmar la información.



Figura 4. Imagen del remolque antes del hundimiento

A las 07:01 horas, la E/S SALVAMAR ALTAIR informó que veían en la costa una embarcación ardiendo y que se dirigían hacia ella.

A las 07:06 horas, el H/S HELIMER 401 llegó a la zona donde se había producido el accidente.

A las 07:10 horas, la E/S SALVAMAR ALTAIR comunicó que habían recibido la misma información que la embarcación CAPRICHOSA, facilitando el número de teléfono del informante. La E/S SALVAMAR ALTAIR indicó que permanecería en la zona hasta que hubiera apagado el incendio.

A las 07:11 horas, el CCS Finisterre contactó con la persona que había dado la voz de alarma, informando que se encontraba con el patrón del pesquero y que este se encontraba en perfecto estado, no requiriendo

ningún tipo de asistencia. El CCS Finisterre canceló el MAYDAY RELAY e indicó al H/S HELIMER 401 que se dirigiera a la base.

A las 07:40 horas, la E/S SALVAMAR ALTAIR, indicó que se encontraban junto a la E/P MARUXIA SIETE, en la posición 43° 09,6' N 009° 12,22' W, y que la intentarían remolcar hasta el puerto de Camariñas. La embarcación estaba bastante dañada, pero aún tenía flotabilidad.

A las 07:51 horas, la E/S SALVAMAR ALTAIR informó del hundimiento del pesquero en la posición 43° 09,9N y 009° 12,19W, a una profundidad de unos 15 m. Se quedaron en la zona para comprobar si se había producido contaminación.

A las 08:06 horas, la E/S SALVAMAR ALTAIR informó que no había contaminación, ni restos del naufragio en la zona, por lo que se les ordenó que regresaran a la base.

#### 4. ANÁLISIS



Figura 5. Hundimiento de la E/P MARUXIA SIETE

Según las declaraciones del patrón de la E/P MARUXIA SIETE, en el interior de la caseta de gobierno se alojaban dos baterías, de capacidad nominal 75 Ah (amperios-hora) y 90 Ah respectivamente, una encima de la otra, separadas por una tabla y sujetas a la base mediante tornillos.

Según manifestó las baterías se encontraban en perfecto estado y tenían una antigüedad aproximada de dos años

En la caseta de gobierno también estaba el cuadro eléctrico y diversos aparatos eléctricos (radioteléfonos, sonda, GPS, etc.).

Durante la navegación al caladero, el pesquero sufrió fuertes balances al estar sometido a vientos de fuerza cuatro y marejada, escuchando el patrón ruidos

metálicos, como hierros que caían, pero no lo dio mayor importancia.

En base a estas declaraciones, una de las hipótesis sobre el origen del incendio podría ser que las baterías se hubieran movido al fallar alguno de los tornillos de sujeción, pudiendo haberse producido el contacto de los bornes de las baterías con algún elemento metálico, produciéndose un cortocircuito por el puenteo de los bornes, al no estar alojada la batería en una caja estanca<sup>2</sup>.

##### 4.1. Abandono del pesquero

Según las declaraciones, cuando el patrón se percató del incendio en la caseta de gobierno, estaba totalmente llena de humo de color negro. Intentó entrar pero le resultó imposible, no pudiendo acceder ni al extintor, ni a los equipos de radiocomunicaciones.

La resolución de despacho en vigor en el momento del accidente le autorizaba la navegación con un solo tripulante, sin alejarse más de una milla de la costa, siempre que realizara la navegación y faena en grupo con otras embarcaciones. El patrón debería llevar siempre puesto el chaleco salvavidas y radiobaliza personal consigo o en su caso VHF GMDSS portátil.

En el momento del accidente la E/P MARUXIA SIETE, faenaba sola sin ninguna embarcación alrededor que pudiera percatarse del accidente. Por otro lado, cuando se produjo el incendio el patrón solo disponía de su teléfono móvil para dar la voz de alarma, careciendo de ningún otro dispositivo para solicitar ayuda. Afortunadamente el patrón tras subirse a unos soportes que servían para sujetar las nasas pudo tener cobertura y dar la voz de alarma.

El patrón sí que llevaba puesto el chaleco salvavidas de inflado automático en el momento del accidente, lo cual facilitó enormemente la llegada a nado a la costa.

<sup>2</sup> La normativa aplicable a esta embarcación no exigía que las baterías estuvieran en una caja estanca. Por tipo de embarcación y fecha de construcción, a la E/P MARUXIA SIETE no le era de aplicación lo dispuesto en el punto 12 del Anexo IV del RD 543/2007, que exige que, en las embarcaciones de eslora (L) inferior a 12 m, las baterías estén colocadas en una caja estanca resistente que pueda recoger un derrame accidental y estando sujetas de modo que se prevenga todo riesgo de suelta, cualquiera que sea el ángulo de escora.

## 5. CONCLUSIONES

Al haberse hundido la embarcación, la CIAIM no ha podido tener acceso a la misma, por lo que se desconoce el origen del incendio.

## 6. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

No se han formulado recomendaciones de seguridad.

## 7. LECCIONES SOBRE SEGURIDAD

Cuando la navegación se realiza con un solo tripulante, es de suma importancia faenar en grupo con otras embarcaciones, disponer de una radiobaliza personal o un radioteléfono VHF portátil y sumergible en todo momento, que permita dar la voz de alarma inmediatamente ante una situación de emergencia, incluso en caso de caída a la mar. Los teléfonos móviles no sustituyen en ningún momento a los dispositivos anteriores, al tener una menor cobertura al depender de las antenas instaladas en tierra y al no ser normalmente sumergibles.

Aunque no sea exigible normativamente, las baterías de acumuladores siempre deberían ir dentro de una caja estanca y sujetas de manera que se prevenga todo riesgo de caída.