



INFORME CIAIM-07/2016

Incendio y hundimiento del pesquero GUARISTE PRIMERO en aguas del Océano Pacífico Sur, el 8 de marzo de 2015, con desaparición de un tripulante

ADVERTENCIA

Este informe ha sido elaborado por la Comisión 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 único objetivo de la CIAIM al investigar accidentes e incidentes marítimos es la prevención de futuros accidentes mediante la determinación de las causas y circunstancias que produjeron los sucesos investigados.

El presente informe no se ha escrito con intención de que tenga valor alguno en litigios ante órganos judiciales y no persigue la evaluación de responsabilidades, ni la determinación de culpabilidades.

El uso que se haga de este informe para cualquier propósito distinto al de la prevención de futuros accidentes puede conducir a conclusiones e interpretaciones erróneas.

Incendio y hundimiento del pesquero GUARISTE PRIMERO en aguas del Océano Pacífico Sur, el 8 de marzo de 2015, con desaparición de un tripulante



Figura 1. Buque de pesca GUARISTE PRIMERO



Figura 2. Zona del accidente

1. SÍNTESIS

El día 08 de marzo de 2015, el buque de pesca (B/P) GUARISTE PRIMERO faenaba en aguas internacionales del Océano Pacífico Sur.

A las 19:45 horas se disparó la alarma de incendios de la cámara de máquinas, lugar al que momentos antes había accedido el jefe de máquinas para realizar labores de mantenimiento.

Tras el disparo de la alarma, la tripulación intentó acceder a la cámara de máquinas para rescatar al jefe de máquinas, a la vez que trató de sofocar el incendio con los medios de a bordo, sin éxito.

Posteriormente, dando por perdido al jefe de máquinas, dispararon el sistema contraincendios por CO₂, lo que no consiguió extinguir el incendio.

El patrón y el 2º patrón del buque se pusieron en contacto por VHF con otros buques que faenaban en los alrededores solicitando ayuda. La petición fue atendida por el B/P BALUEIRO SEGUNDO, que se encontraba en la zona, rescatando a 13 de los 14 tripulantes del barco incendiado. Tras el rescate, el B/P BALUEIRO SEGUNDO se posicionó en las inmediaciones del buque siniestrado, en el que el incendio continuaba activo.

Con las primeras luces del día, la tripulación del B/P BALUEIRO SEGUNDO constató que el B/P GUARISTE PRIMERO había desaparecido.

1.1. Investigación

La CIAIM recibió la notificación del suceso el día 09 de marzo de 2015. 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 19 de abril de 2016 y, tras su posterior aprobación, fue publicado en julio de 2016.

* * *

2. DATOS OBJETIVOS

Tabla 1. Datos del buque / embarcación

Nombre	GUARISTE PRIMERO
Pabellón / registro	España
Identificación	Matrícula de Vigo; 3 ^a -VI-5-1-99 Número de Identificación de Buque: 197960 Número IMO: 9205031
Tipo	Pesquero de palangre de superficie
Características principales	<ul style="list-style-type: none"> • Eslora total: 30,7 m • Manga: 6,5 m • Arqueo bruto: 222 GT • Material de casco: acero • Propulsión: motor diésel de 262,5 kW
Propiedad y gestión	El buque era propiedad de Pesquera Dacova S.L. y era gestionado por esta misma empresa
Pormenores de construcción	Construido el año 1999 en Montajes Cies , S.L. en Vigo, España
Dotación mínima de seguridad	6 tripulantes: <ul style="list-style-type: none"> • Patrón • 2º Patrón • Mecánico • Engrasador • 2 Marineros

Tabla 2. Pormenores del viaje

Puertos de salida / escala / llegada	Salida de El Callao (Perú), sin escalas, con llegada prevista al mismo puerto
Tipo de viaje	Pesca gran altura
Información relativa a la carga	Capturas y aparejos
Dotación	14 Tripulantes. El patrón, el 2º patrón, el jefe de máquinas y el engrasador eran españoles y tenían los certificados de aptitud en regla. El resto de la tripulación, de nacionalidad caboverdiana e indonesia, no figuran en las bases de datos de la Dirección General de Marina Mercante ni de la Dirección General de Ordenación Pesquera y no se ha podido determinar si disponían de titulación suficiente.
Documentación	El buque disponía de los certificados exigibles en vigor. No consta despacho para este viaje.

INFORME CIAIM-07/2016

Incendio y hundimiento del pesquero GUARISTE PRIMERO en aguas del Océano Pacífico Sur, el 8 de marzo de 2015, con desaparición de un tripulante

Tabla 3. Información relativa al suceso

Tipo de suceso	Incendio y hundimiento
Fecha y hora	08 de marzo de 2015, 19:45 horas
Localización	20° 01,2' S; 089° 23,9' W
Operaciones del buque y tramo del viaje	Faenando
Lugar a bordo	Cámara de máquinas
Daños sufridos en el buque	Hundimiento, pérdida total.
Heridos / desaparecidos / fallecidos a bordo	1 desaparecido.
Contaminación	La correspondiente a hidrocarburos y materiales contaminantes del buque. No se detectó contaminación.
Otros daños externos al buque	No
Otros daños personales	No

Tabla 4. Condiciones meteorológicas

Viento	Calma
Estado de la mar	Llana
Visibilidad	Buena

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

Organismos intervinientes	MRCC ¹ Chile, MRCC Perú
Medios utilizados	Pesqueros de la zona y contacto con SAR
Rapidez de la intervención	Rápida, los barcos tardaron en llegar a la zona del accidente 1h 30min.
Medidas adoptadas	Coordinación de acciones. El pesquero de bandera panameña CRUZ DEL SUR recogió a los naufragos que estaban en el B/P BALUEIRO SEGUNDO y los desembarcó en El Callao (Perú) el 17/03/2015
Resultados obtenidos	Rescate de 13 de los 14 tripulantes ilesos. El barco no pudo ser salvado.

¹ *Maritime Rescue Coordination Centre*, centro de coordinación de salvamento marítimo

2.1. Otros datos

2.1.1. Licencias de pesca

El buque tenía una licencia de pesca bianual para ejercer la actividad de pesca con palangre de superficie en caladero nacional, hasta el 28/10/2015. El buque tenía un Permiso Temporal de Pesca en vigor en el momento del accidente, para palangre de superficie en aguas internacionales del Océano Pacífico².

2.1.2. Despacho

El último despacho que consta de este buque es de fecha 11/09/2012, válido hasta el 31/12/2012 para palangre de superficie, pez espada en aguas del Atlántico Norte al norte del paralelo 5° N, según su Permiso Temporal de Pesca.

Ninguno de los tripulantes que figuran en la lista del despacho del 11/09/2012 estaba a bordo en el momento del accidente.

2.1.3. Actuaciones realizadas para mantener la validez de certificados

El 29/08/2014 Bureau Veritas había realizado una inspección para renovar el Certificado de Navegabilidad y el Certificado de Conformidad. A petición del armador, también evaluó una propuesta presentada por este ante la Administración Española para aumentar el número de tripulantes de 14 a 16. Durante esta visita se inspeccionó el sistema contra incendios del buque comprobando, entre otros, los siguientes extremos: vigencia de los certificados de las botellas de CO₂ y estado de los cierres rápidos de las válvulas de los tanques de combustible, con resultado satisfactorio. También se comprobó el estado de los ventiladores y sus dispositivos de cierre.

2.1.4. Entrevistas a la tripulación

Durante la investigación solo se pudo entrevistar al patrón, al 2º patrón y al engrasador, todos ellos de nacionalidad española. El resto de los tripulantes, al ser ciudadanos de Indonesia y Cabo Verde, fueron repatriados a sus respectivos países desde el puerto de El Callao y no hicieron escala en España.

2.1.5. Discrepancias en la información técnica existente

El buque sufrió una obra de gran reforma en diciembre de 2006, según consta en el Certificado de Conformidad extendido al buque. Se realizó un alargamiento de su eslora, con las consiguientes modificaciones de su estructura y compartimentado, pasando de una eslora total de 28 m a 30,7 m.

La investigación ha encontrado discrepancias entre la información técnica contenida en los planos originales del buque y la manifestada por la tripulación.

² Según comunicación de la Dirección General de Ordenación Pesquera, del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

La discrepancia más importante se refiere a la inexistencia en planos de una salida de emergencia de la cámara de máquinas, véase la figura 3. Dicha discrepancia era conocida por los servicios de inspección de la Capitanía Marítima de Vigo que hicieron una anotación en el expediente a ese respecto. La tripulación, según relató en sus manifestaciones, confirmó la existencia de dicha salida.

2.1.6. Documentación inexistente

La CIAIM no ha podido acceder a la información técnica del buque susceptible de comprobación en el acto del despacho, por haber desaparecido con el barco y no contar la empresa armadora con copia de tal documentación.

Incendio y hundimiento del pesquero GUARISTE PRIMERO en aguas del Océano Pacífico Sur, el 8 de marzo de 2015, con desaparición de un tripulante

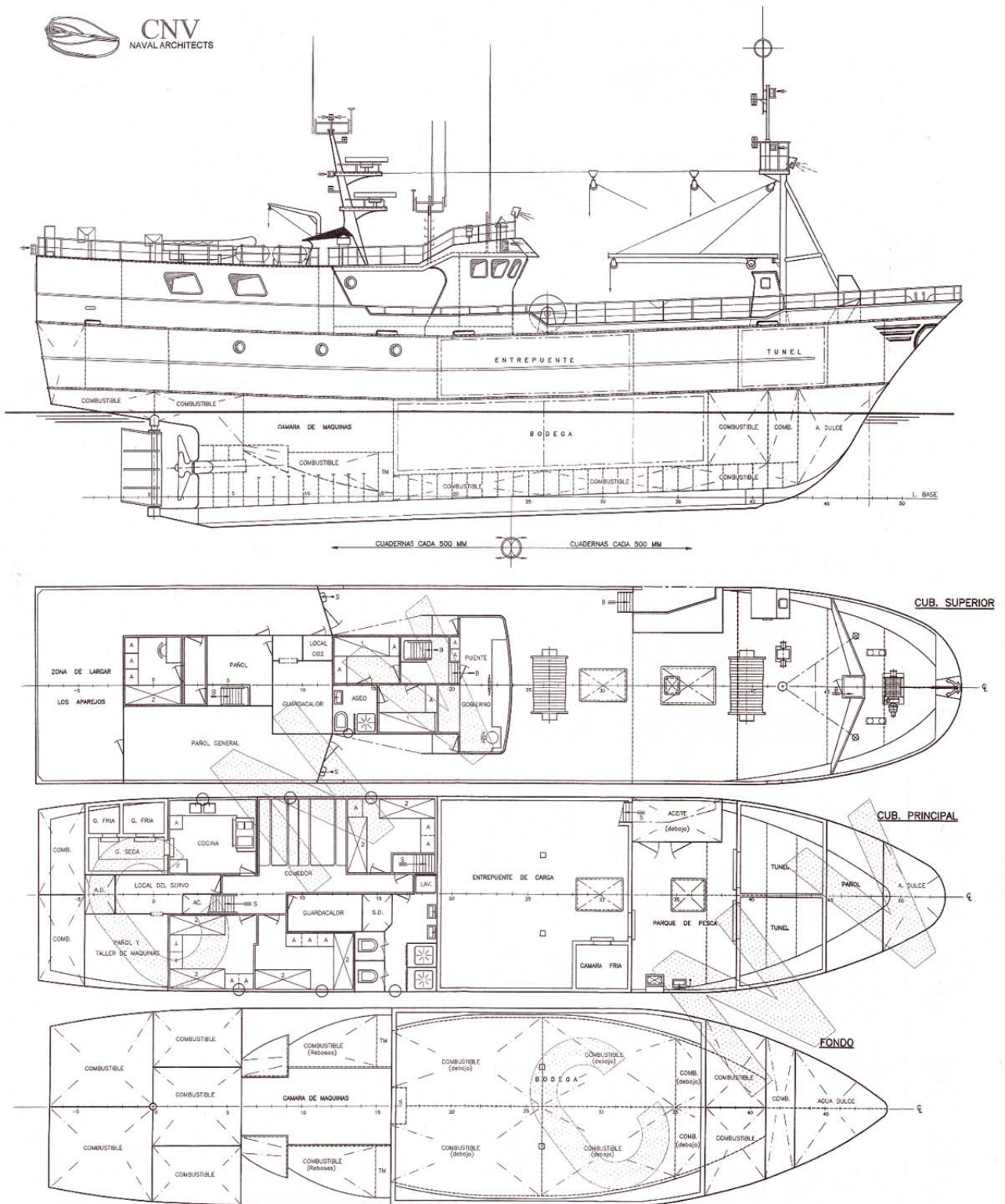


Figura 3. Disposición general del B/P GUARISTE PRIMERO

3. DESCRIPCIÓN DETALLADA

El relato de los acontecimientos se ha realizado a partir de los datos, declaraciones e informes disponibles. Las horas referidas corresponden a la hora reloj bitácora.

Según relató el patrón:

El día 8 de marzo de 2015 el B/P GUARISTE PRIMERO se encontraba faenando en aguas del Pacífico Sur, a 1087 millas al Oeste del puerto Chileno de Iquique. A las 16:00 horas, comenzaron a largar el aparejo. El palangre utilizado tenía una longitud aproximada de 50 a 60 millas. Por tanto, dependiendo de la velocidad, tardaban unas 7 horas en completar la maniobra de largado.

A las 19:00 horas, después de la cena, el jefe de máquinas bajó a la cámara de máquinas para realizar trabajos rutinarios de mantenimiento.

Aproximadamente a las 19:25 horas “cayó la planta”³ y el buque quedó sin alumbrado principal. Solo quedó en funcionamiento el alumbrado de emergencia.

Poco después volvió el alumbrado principal. Presumiblemente fue el jefe de máquinas, que se encontraba en la cámara de máquinas en esos momentos, quien rearmó el sistema.

Inmediatamente después se escuchó la alarma contraincendios. El patrón intentó bajar a la cámara de máquinas por la entrada de popa, que era la entrada utilizada habitualmente, y vio “mucho humo espeso de color negro” y algunas llamas que procedían de la zona donde se encontraba ubicado el motor auxiliar de estribor. Véase la figura 4.

Resultó imposible bajar a la cámara de máquinas porque la bajada de popa se encontraba bloqueada por el fuego y el humo procedente del incendio. Los tripulantes llamaron al jefe de máquinas de viva voz, no obteniendo respuesta. No hay constancia de que los miembros de la tripulación trataran de acceder a la cámara de máquinas a través de la otra entrada de que disponían, la salida de emergencia a proa.

Los tripulantes, según sus declaraciones, recogieron los extintores que se encontraban en las inmediaciones y los vaciaron desde el acceso a popa de la cámara de máquinas.

A continuación, siempre según las declaraciones, tras un nuevo intento de contactar con el jefe de máquinas, cerraron la puerta de la cámara de máquinas y las lumbreras de ventilación y dispararon el sistema contraincendios de CO₂. El fuego disminuyó aunque no se extinguió. Entonces, la tripulación pasó a la zona de proa del pesquero puesto que en la de popa era imposible estar. Una vez los tripulantes estuvieron en la cubierta de proa advirtieron que comenzaba a salir fuego por la puerta de la habilitación.

³ Expresión utilizada para indicar que el buque se quedó sin energía eléctrica.

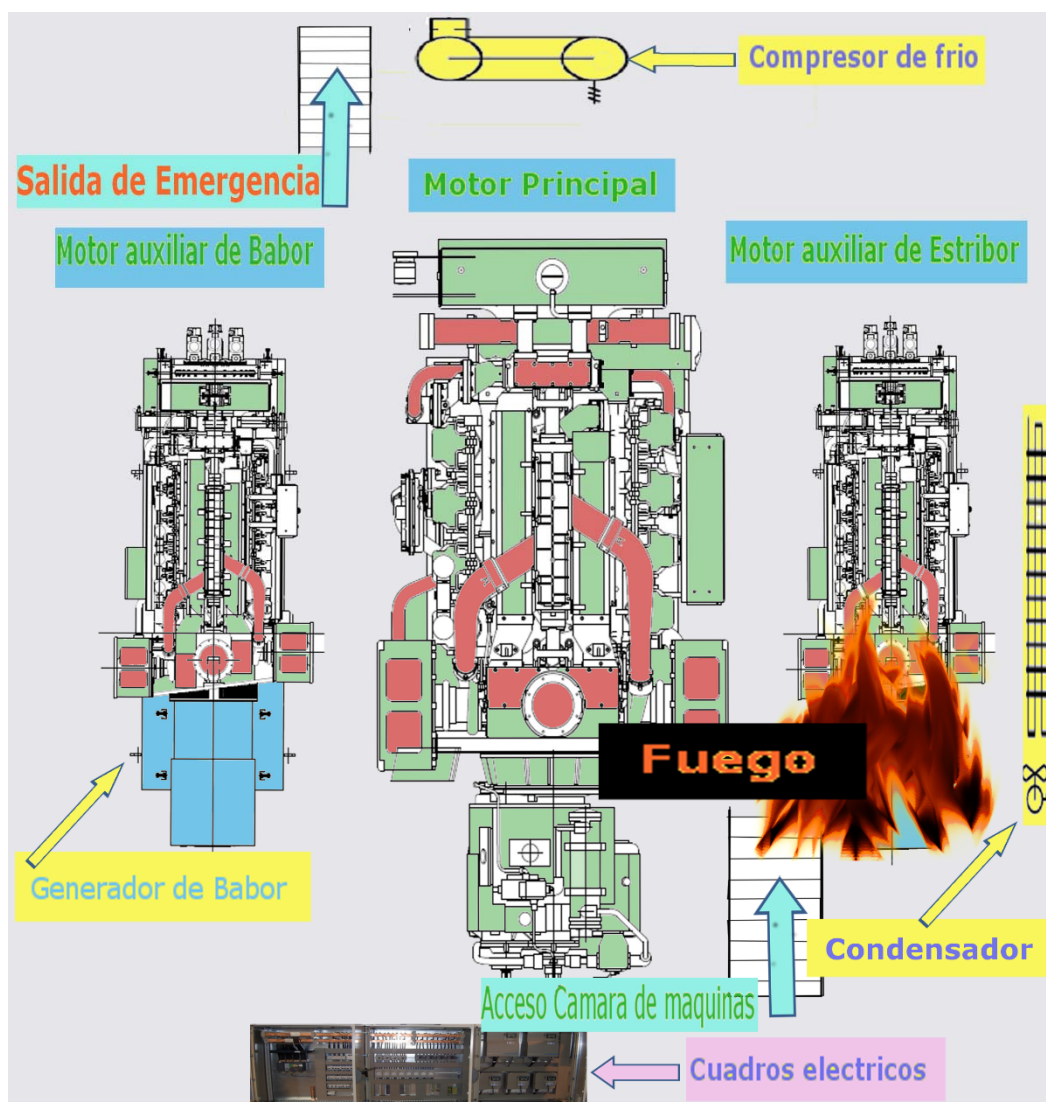


Figura 4. Disposición aproximada de la cámara de máquinas del B/P GUARISTE PRIMERO, a partir de un esquema dibujado por un tripulante

El patrón y el 2º patrón pidieron asistencia a otros barcos que faenaban en la zona y lograron establecer contacto con el pesquero español B/P CERVERA que se encontraba a 60 millas.

El patrón decidió entonces echar las balsas salvavidas al agua, embarcando la tripulación en ellas con la radiobaliza, transpondedor de radar, transmisores portátiles de VHF, etc.

El B/P CERVERA difundió la noticia del accidente entre los pesqueros españoles de la zona. El buque más cercano era el B/P BALUEIRO SEGUNDO, a 14 millas de la posición del accidente. Este fue el primero en llegar y rescató a 13 de los 14 tripulantes, manteniéndose en la zona. El B/P PUNTA DE AGUETE también acudió a la zona aunque no fue necesario su concurso en el rescate.

El pesquero permaneció a flote, adrizado y ardiendo, con el fuego probablemente alimentado por un tanque de combustible.

Incendio y hundimiento del pesquero GUARISTE PRIMERO en aguas del Océano Pacífico Sur, el 8 de marzo de 2015, con desaparición de un tripulante

La zona de popa ardió totalmente fundiendo la superestructura, además de producirse dos explosiones. Véase la figura 5.



Figura 5. Estado en que quedó el B/P GUARISTE PRIMERO por lo menos hora y media después de declararse el incendio; fotografía tomada desde el B/P BALUEIRO SEGUNDO

Una vez los naufragos estuvieron a bordo del B/P BALUEIRO SEGUNDO, su patrón llamó a SASEMAR en España a través del teléfono vía satélite, que coordinó la asistencia con los servicios de salvamento de Chile, MRCC Chile, que se pusieron en contacto con el B/P BALUEIRO SEGUNDO para acometer las labores de información y recogida de los naufragos. Posteriormente, se informó también al MRCC Perú, como país al que iban a desembarcar los naufragos.

Dado que no cabía hacer nada más esa jornada por haber anochecido, el B/P BALUEIRO SEGUNDO se posicionó en las inmediaciones a la espera de que amaneciera.

A la mañana siguiente el B/P GUARISTE PRIMERO había desaparecido, obviamente por haberse hundido a consecuencia de los daños producidos durante el incendio.

Tres días después, el 11 de marzo de 2015, los tripulantes del B/P GUARISTE PRIMERO fueron recogidos por el pesquero de bandera panameña CRUZ DEL SUR, que los desembarcó en el puerto de El Callao el 17 de Marzo de 2015.

4. ANÁLISIS

4.1. Origen del accidente

Las declaraciones de los tripulantes apuntan a un incendio inicialmente localizado en la zona del generador acoplado al motor auxiliar de estribor, en su parte de popa.

Las características del humo, negro y espeso, parecen indicar que el incendio pudiera afectar a plásticos o aceites, que coinciden con los recubrimientos de cables eléctricos que se pueden encontrar en las inmediaciones del generador.

El motor auxiliar donde fue localizado el fuego había sido objeto de una reparación en profundidad en diciembre de 2014, "dejándolo prácticamente nuevo" en palabras de la tripulación.

El único tripulante que fue testigo directo del origen del incendio fue el jefe de máquinas, que resultó ser la única víctima del accidente.

Tampoco existen evidencias físicas que revelen los orígenes del incendio ocurrido a bordo del B/P GUARISTE PRIMERO, puesto que el buque se hundió tras el accidente.

Según las declaraciones de la tripulación el sistema eléctrico no estaba soportando una carga elevada, lo que es congruente con que el buque se encontraba en una maniobra de largado del aparejo, que es cuando menos carga eléctrica se necesita.

Si bien la investigación apunta como causa inmediata más probable la hipótesis de un incendio eléctrico originado en el generador del motor auxiliar de estribor, no se descartan otras hipótesis, especialmente la posibilidad de que se hubiera producido una proyección de combustible sobre los puntos calientes del motor auxiliar por la rotura de una conducción de combustible.

4.2. Formación y capacitación de la tripulación

Los tres tripulantes españoles (patrón, 2º patrón y engrasador) y el desaparecido (jefe de máquinas), también de nacionalidad española, tenían todos sus títulos y certificados de especialidad en regla.

No obstante el resto de la tripulación, cuatro de nacionalidad caboverdiana y seis de nacionalidad indonesia, no figuran en ninguna de las bases de datos de la Administración Española como poseedores de ningún título ni certificado de especialidad de seguridad, ni consta ningún refrendo por parte de la Administración. Tampoco figuran dados de alta en la Seguridad Social.

4.3. La gestión del accidente

Las declaraciones de los tripulantes (patrón, 2º patrón y engrasador), establecen la imposibilidad de acceder a la cámara de máquinas por la entrada de popa a dicho recinto. Sin embargo no justifican el por qué no se intentó acceder por la otra entrada, la salida de emergencia.

Por razón de su eslora, este buque no estaba obligado a llevar equipos de bombero.

Según las declaraciones de los tripulantes entrevistados, en primer lugar llamaron al jefe de máquinas y, al no recibir respuesta, cerraron los sistemas de ventilación, vaciaron los extintores desde la puerta de acceso y dispararon el sistema de CO₂.

Las acciones llevadas a cabo no produjeron los efectos deseados. Según las declaraciones de los tripulantes, en un primer momento "bajó la intensidad del fuego, pero enseguida se reavivó seguramente alimentado por un tanque de combustible".

A este respecto, hay que recordar que el sistema contraincendios alimentado por CO₂ actúa por sofocación, al rebajar la concentración de oxígeno en la atmosfera en la que se encuentra el incendio por lo que la apreciación de los tripulantes era incorrecta.

Los sistemas de cierre de ventiladores funcionaban correctamente, según el informe de inspección de Bureau Veritas efectuado 7 meses antes del accidente. Así mismo, el certificado del sistema de CO₂ estaba vigente.

De las declaraciones no se infiere que el buque hubiera perdido su integridad en este estadio, ya que las explosiones se produjeron después y, al parecer no fueron lo suficientemente importantes como para producir daños estructurales. Por tanto es difícil entender por qué el incendio no pudo ser sofocado, o al menos controlado por más tiempo. Estos hechos indican que hubo un ingreso de aire en el espacio de máquinas y que, por tanto, no todos los cierres de ventilación estaban correctamente accionados o el ingreso se produjo por otra abertura no controlada.

4.4. El Despacho del buque

El B/P GUARISTE PRIMERO realizó su último despacho en puerto español el 11/09/2012. En aquel momento tenía una licencia de pesca para palangre de superficie, pez espada en aguas del Atlántico Norte al norte del paralelo 5º N y fue despachado para tal fin según consta en su despacho, ante la Capitanía Marítima del puerto de Vigo.

En el momento del accidente su Permiso Temporal de Pesca le facultaba para realizar labores de pesca en aguas internacionales del Pacífico Sur. Este permiso de pesca era continuación del de años anteriores. No existe prueba documental del momento en que el buque cambió de caladero, ni de la tripulación que llevaba; es decir, no consta Resolución de Despacho.

El B/P GUARISTE PRIMERO efectuó su último despacho en puerto extranjero, por lo que su patrón estaba facultado para realizar el autodespacho previsto en el art. 20 del Reglamento de Despacho de Buques, aprobada por la Orden de 18 de enero de 2000. No obstante eso no le eximía de exigir los documentos del enrole del art. 32, reproducidos a continuación (los subrayados son de la CIAIM):

Son documentos del enrole:

a) La Libreta de Inscripción Marítima del interesado, debidamente cumplimentada, o la Libreta de Identidad Marítima en caso de tripulantes que no posean la nacionalidad española y carezcan de la Libreta de Inscripción Marítima de Extranjeros.

b) El permiso de trabajo cuando sea exigible.

c) La tarjeta de identidad correspondiente al título profesional, así como los certificados de seguridad obligatorios y, en su caso, de especialidad, y cualquier otro requisito exigible por la normativa vigente, que acrediten su capacitación para el desempeño de su cargo a bordo.

d) El documento que acredite la inscripción en la Seguridad Social española para todos los nacionales de Estados pertenecientes a la Unión Europea. Para los tripulantes extranjeros no comunitarios, se estará a lo dispuesto o que pueda disponer el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales.

e) La acreditación de haber sido declarado «apto para navegar», según lo previsto en la legislación en vigor sobre aptitud psicofísica.

f) El contrato de trabajo escrito, cuando fuera exigible, ya sea en virtud del Convenio número 22 de la Organización Internacional del Trabajo de 24 de junio de 1936, relativo al contrato de enrolamiento de la gente de mar o en virtud de la normativa nacional.

2. Se exigirá la misma documentación que se cita en el apartado anterior para los enroles efectuados por el Patrón en puerto extranjero, en aguas no españolas y los realizados en aguas o puertos españoles en hora o día inhábil.

A continuación se comentan los dos ítems más relevantes de los relacionados anteriormente y cuyo cumplimiento, según el Reglamento sobre Despacho de Buques, eran exigibles en el autodespacho a ser efectuado.

4.4.1. El permiso de trabajo

Como norma general el art. 36 de la Ley Orgánica 4/2000 establece la obtención de autorización de residencia y trabajo a todo trabajador extranjero que vaya a trabajar en España.

“1. Los extranjeros mayores de dieciséis años precisarán, para ejercer cualquier actividad lucrativa, laboral o profesional, de la correspondiente autorización administrativa previa para residir y trabajar. La autorización de trabajo se concederá conjuntamente con la de residencia, salvo en los supuestos de penados extranjeros que se hallen cumpliendo condenas o en otros supuestos excepcionales que se determinen reglamentariamente.

2. La eficacia de la autorización de residencia y trabajo inicial se condicionará al alta del trabajador en la Seguridad Social. La Entidad Gestora comprobará en cada caso la previa habilitación de los extranjeros para residir y realizar la actividad.

3. (.....)

4. Para la contratación de un extranjero, el empleador deberá solicitar la autorización a que se refiere el apartado 1 del presente artículo, que en todo caso deberá acompañarse del contrato de trabajo que garantice una actividad continuada durante el periodo de vigencia de la autorización.”

No obstante existen excepciones a la obligatoriedad del alta en la Seguridad Social, recogidas en la citada norma, como cuando hay un convenio bilateral en este sentido. En el caso de la Republica de Cabo Verde existe un convenio bilateral por medio del cual, si el empleador reside en ese país se puede aplicar la legislación de la Seguridad Social del país de origen. Este extremo no pudo ser comprobado por la CIAIM.

Con Indonesia no existe ningún convenio bilateral por lo que es de aplicación la legislación laboral española, por tanto los tripulantes del B/P GUARISTE PRIMERO, nacionales de este país, deberían tener permiso de trabajo y estar dados de alta en la Seguridad Social española.

Así mismo el art. 41 de la citada ley contempla las excepciones a la autorización de trabajo y entre ellas no se encuentran los tripulantes extranjeros embarcados en barcos españoles. El permiso de trabajo está vinculado al alta en la Seguridad Social y al contrato de trabajo.

La CIAIM ha requerido del Instituto Social de la Marina información acerca de las altas y bajas de los tripulantes no españoles, no constando en sus bases de datos información alguna al respecto.

4.4.2. Documentación profesional

El art.12 del Real Decreto 36/2014, de 24 de enero, por el que se regulan los títulos profesionales del sector pesquero, establece la obligatoriedad de estar en posesión del título de marinero pescador, para embarcar como marinero tanto en la cubierta como en la cámara de máquinas, en buques pesqueros españoles.

Así mismo en el art. 3.2 del mismo Real Decreto se establece la obligatoriedad de estar en posesión del certificado de Formación Básica, regulado en la regla VI/1 del Convenio STCW⁴, para todos los miembros de la tripulación.

En el artículo 18 y siguientes del citado Real Decreto existe una obligación de registro y refrendo, en su caso, que en el caso de B/P GUARISTE PRIMERO no se ha cumplido. Sus tripulantes extranjeros no figuran en ninguna base de datos oficial española (ni de la Dirección General de la Marina Mercante, ni de la Dirección General de Ordenación Pesquera).

Del análisis de las bases de datos oficiales españolas y de los informes solicitados al Instituto Social de la Marina, se desprende que el autodespacho efectuado por el patrón del B/P GUARISTE PRIMERO, no se ajustaba a lo dispuesto en el Reglamento sobre Despacho de Buques aprobado por La Orden de 18 de enero de 2000, al no haberse aportado los documentos relatados en su art. 32.

⁴ *Standards of Training, Certification and Watchkeeping,*

5. CONCLUSIONES

1. La investigación no ha podido determinar las causas técnicas del origen del incendio sufrido a bordo del B/P GUARISTE PRIMERO, aunque la causa más probable parece ser un incendio en la zona del generador de estribor.
2. Desde el punto de vista del estudio del elemento humano como base primordial de la seguridad marítima e independientemente de otras consideraciones legales, no existía una vinculación laboral normalizada del armador con sus empleados no españoles. Si la vinculación hubiera existido, asegurada por la comprobación de las autoridades competentes, ello hubiera favorecido el pleno cumplimiento, entre otros, de las disposiciones de la reglamentación de prevención de riesgos laborales y de seguridad marítima.
3. Unido a lo anterior, la gestión de la emergencia dejó mucho que desear, debido a que parte de la tripulación muy probablemente carecía de la formación y el entrenamiento adecuados, todo ello consecuencia del incumplimiento de la legislación vigente en materia de contratación y seguridad marítima, lo que se plasmaba en la práctica imposibilidad de cumplir con el autodespacho reconocido en el Reglamento de Despacho: no existe despacho para el cambio de caladero y el autodespacho que presumiblemente se efectuó en el puerto de El Callao fue irregular, habiendo indicios de que la documentación exigible en dicho autodespacho pudiera no existir.
4. Gran parte de la tripulación del B/P GUARISTE PRIMERO no era apta, según la legislación vigente, para afrontar una situación de emergencia como la que se produjo tras el incendio. No se descarta que, ante esta tesitura, los mandos del buque vieran a su vez muy disminuida su capacidad de gestionar la emergencia.

6. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

A la Dirección General de la Marina Mercante:

1. La actual normativa de despacho de buques favorece que los buques que operan durante meses lejos de su puerto base no sean inspeccionados para comprobar su conformidad con la normativa laboral, de seguridad marítima y prevención de riesgos laborales, favoreciendo el fraude. Se recomienda por tanto su modificación. En lo que atañe a este informe:
 - a. Que estudie la posibilidad de reformar el Reglamento de Despacho de Buques en el sentido de revisar los autodespachos efectuados por los capitanes de buques españoles en puertos extranjeros, estableciendo la obligatoriedad de remitir la documentación a la Capitanía Marítima de su puerto base, en un plazo adecuado, cuando se produzca un nuevo enrole, y periódicamente cuando el buque pase largas temporadas sin arribar a puerto español.
 - b. Que establezca la obligación de que la empresa armadora del buque obtenga, mantenga y guarde, en todo momento y en el formato más conveniente, al menos una copia de toda la documentación necesaria para el despacho, o autodespacho, del buque, listo para ser inspeccionado por las autoridades, independientemente de la que debe figurar a bordo del buque.

7. LECCIONES SOBRE SEGURIDAD

Se hace notar la importancia de realizar ejercicios de contraincendios realistas a bordo de los buques, en los que se identifiquen claramente los espacios de más riesgo de incendio de su propio buque, los riesgos concretos a los que enfrentarse, los medios disponibles (disposición y tipo de los extintores y mangueras, equipos de bombero, bombas contraincendios y de achique, disparos de parada de combustible, etc.), las funciones a desarrollar por cada miembro de la tripulación, salidas de emergencia y vías de escape en cada caso, medidas de prevención, etc.

Es sumamente importante el conocimiento de la ubicación exacta de todos y cada uno de los cierres de ventilación del buque por parte de todos los miembros de la tripulación. Es más, en este caso concreto la desaparición de uno de los pocos tripulantes que con seguridad conocía la ubicación y funcionamiento de los medios de extinción del buque pudo haber dejado en precario la capacidad de la tripulación de responder a esta emergencia.

* * *