

Informe técnico S-05/2011

Investigación del hundimiento de la embarcación de pesca CRISTO, en aguas de Barbate, Cádiz, el 20 de mayo de 2009

ADVERTENCIA

Este informe ha sido elaborado por la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos, CIAIM, regulada por la Disposición Adicional Vigésimo Sexta de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, y por el Real Decreto 862/2008, de 23 de mayo. Sus funciones son:

1. Realizar las investigaciones e informes técnicos de todos los accidentes marítimos graves y muy graves para determinar las causas técnicas que los produjeron y formular recomendaciones al objeto de tomar las medidas necesarias para evitarlos en el futuro.
2. Realizar la investigación técnica de los incidentes marítimos cuando se puedan obtener enseñanzas para la seguridad marítima y prevención de la contaminación marina procedente de buques, y elaborar informes técnicos y recomendaciones sobre los mismos.

En ningún caso la investigación tendrá como objetivo la determinación de culpa o responsabilidad alguna y la elaboración de los informes técnicos no prejuzgará en ningún caso la decisión que pueda recaer en vía judicial, no perseguirá la evaluación de responsabilidades, ni la determinación de culpabilidades.

De acuerdo con lo anteriormente expuesto, la conducción de la investigación recogida en este informe ha sido efectuada sin recurrir necesariamente a procedimientos de prueba y sin otro objeto fundamental que determinar las causas técnicas que pudieran haber producido los accidentes e incidentes marítimos y la prevención de estos en el futuro.

Por tanto, el uso de los resultados de la investigación con una finalidad distinta que la descrita queda condicionada, en todo caso, a las premisas anteriormente expresadas, por lo que no debe prejuzgar los resultados obtenidos de cualquier otro expediente que, en relación con el accidente o incidente, pueda ser incoado con arreglo a lo previsto en la legislación vigente.

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



EL ACCIDENTE



Localización del accidente

El día 20 de mayo de 2009 aproximadamente a las 06:40 horas, hora local, la embarcación de pesca CRISTO salió del puerto de Barbate, con cuatro tripulantes a bordo, para pescar en las inmediaciones de dicho puerto.

Según declaraciones de la tripulación, el accidente se produjo a las 07:10 horas, cuando la embarcación se encontraba a una distancia de una milla y media de la costa, a la altura de la sierra del Retín, y navegaba con una velocidad de 4 nudos. Los tripulantes apreciaron una inclinación súbita hacia la proa y el rápido hundimiento por proa de la embarcación.

Los cuatro tripulantes de la embarcación saltaron al mar, sin chalecos salvavidas u otros dispositivos de salvamento, pues habían salido a navegar sin ellos, según declararon los supervivientes.

Todos los tripulantes consiguieron agarrarse a elementos de la embarcación que habían quedado a flote tras el hundimiento, tres de ellos se agarraron a defensas y otro se agarró a restos que quedaron flotando. En esta situación permanecieron durante unas dos horas y media, hasta que el patrón de la embarcación de recreo ISAÍAS (de menos de cuatro metros de eslora), que se encontraba en las proximidades, escuchó los gritos de auxilio de los naufragos y procedió a su rescate.

El patrón del ISAÍAS rescató a los tres naufragos del CRISTO que claramente daban muestras de estar con vida, que eran los únicos para los que había espacio a bordo del ISAÍAS. Tuvo que dejar momentáneamente en la mar al cuarto naufragado del CRISTO que estaba asido y que aparentemente no daba señales de estar con vida. Asimismo el patrón del ISAÍAS alertó a la embarcación SAN SALVADOR, también en las proximidades y que acudió a sumarse a las tareas del rescate. Dos de los supervivientes fueron trasladados a la embarcación de pesca SAN SALVADOR, tras lo cual el patrón de la embarcación de recreo ISAÍAS regresó a recoger el cuerpo del cuarto tripulante. Hacia las 10:00 horas se informó del accidente a la Capitanía Marítima de Cádiz. A continuación las dos embarcaciones regresaron al puerto de Barbate.

En las operaciones de rescate no intervino ninguna unidad de la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo (SASEMAR), que no recibió ningún aviso alertando acerca del hundimiento hasta después de haberse realizado el rescate de sus tripulantes. Uno de los tripulantes de la embarcación precisó asistencia médica por hipotermia en el hospital de Puerto Real, Cádiz.

En el momento del accidente las condiciones meteorológicas eran buenas, soplaba viento de levante de fuerza 4 en la escala Beaufort y la visibilidad era buena, mientras que el estado de la mar correspondía a marejada.

* * *



INFORMACIÓN FACTUAL

La embarcación

La embarcación de pesca CRISTO, con matrícula 3ª AL-1-492, tenía su puerto base en Tarifa y estaba dedicada a la pesca artesanal en la zona de Barbate.



Popa de la embarcación CRISTO

Era una de las embarcaciones de pesca de madera tradicionales de la zona, denominadas barquillas, y fue construida en 1950.

Según consta en su certificado de navegabilidad, la embarcación tenía una eslora de 8,30 m, una manga de 2,60 m, un puntal de 1,10 m y estaba propulsada con un motor diesel de 22 kW.

En el momento del accidente disponía de los siguientes certificados en vigor:

- Certificado nacional de arqueo para embarcaciones de pesca cuya eslora total sea menor de 15 m.
- Certificado de equipo de pesca.

Los siguientes certificados de la embarcación

habían caducado:

- Certificado de navegabilidad para embarcaciones menores de 24 m de eslora; caducado desde septiembre de 2008.
- Certificado nacional de seguridad para embarcaciones menores de 16 m de eslora; caducado desde marzo de 2009.
- Certificado de seguridad radioeléctrica; caducado desde marzo de 2008.
- Certificado de revisión del botiquín; caducado desde septiembre de 2005.

En el certificado nacional de seguridad se especificaba que la embarcación podía transportar un número total máximo de 3 personas.

La tripulación mínima de seguridad para esta embarcación era de 2 personas, un patrón que ejercía simultáneamente de mecánico y un marinero.

La embarcación disponía de un permiso temporal de pesca que le autorizaba para faenar con artes menores en el Caladero Nacional del Mediterráneo. No disponía de permiso para operar en el Caladero Nacional del Golfo de Cádiz.

La última resolución de despacho de la embarcación había caducado en septiembre de 2005.



Puente de la embarcación CRISTO



El propietario de la embarcación

En el momento del accidente la embarcación era propiedad de D. Jesús López Acuña, un empresario de Barbate, que la había adquirido en julio de 2000 y ejercía de patrón en ella.

La tripulación

En el momento del accidente había cuatro tripulantes a bordo de la embarcación: el patrón y tres marineros.

El patrón, de 31 años y que sobrevivió al accidente, disponía del título de patrón local de pesca y de marinero pescador, así como de los certificados de competencia de marinero y de formación básica, todos ellos en vigor. El certificado médico de aptitud estaba caducado en el momento del accidente.



Embarcación CRISTO en el puerto, en una fecha indeterminada

Uno de los marineros, de 36 años, que sobrevivió al accidente y era hermano del patrón, disponía del título de marinero pescador, del certificado de formación básica y del certificado médico de aptitud, todos ellos en vigor.

Un segundo marinero, de 56 años y que falleció en el accidente, disponía de los certificados de formación básica, básico en lucha contra incendios y básico en supervivencia en la mar, todo ellos en vigor. El certificado médico de aptitud estaba caducado en el momento del accidente.

No se tiene constancia de que el tercero de los marineros, de 43 años, que sobrevivió al accidente y era hermano del patrón, dispusiese de ningún título o certificado acreditativo. A causa del accidente este tripulante fue ingresado con síntomas de hipotermia en el hospital de Puerto Real, Cádiz.

Información meteorológica

En el momento del accidente las condiciones meteorológicas eran buenas, soplaba viento de levante de fuerza 4 en la escala Beaufort, con marejada y la buena visibilidad.

* * *



ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

La causa del hundimiento fue la entrada masiva de agua por la proa, probablemente al haberse roto una de las tablas del forro de la embarcación en esa zona, tal como declaró su tripulación.

La rotura de la tablazón de proa en un día sin mucho oleaje y con viento de fuerza 4 en la escala Beaufort no es atribuible a que la embarcación hubiese sido sometida a grandes esfuerzos sino, posiblemente, a sus malas condiciones de conservación. El buque, construido en madera, tenía 59 años y no había pasado las inspecciones preceptivas.

La tripulación salió a pescar pese a que incumplía los siguientes requerimientos:

- La embarcación disponía de un permiso temporal de pesca que le autorizaba para faenar con artes menores en el Caladero Nacional del Mediterráneo y se encontraba pescando en el Caladero Nacional del Golfo de Cádiz o Sur-Atlántico.
- La última resolución de despacho de la embarcación había caducado en septiembre de 2005.
- Tenía los siguientes certificados caducados:
 - Certificado de navegabilidad para embarcaciones menores de 24 m de eslora.
 - Certificado nacional de seguridad para embarcaciones menores de 16 m de eslora.
 - Certificado de seguridad radioeléctrica.
 - Certificado de revisión del botiquín.
- La embarcación carecía de chalecos salvavidas u otros dispositivos de salvamento.
- Había 4 tripulantes a bordo en el momento del accidente, siendo la tripulación máxima autorizada de 3 personas.
- Uno de los tripulantes carecía de formación como marinero.
- Dos de los tripulantes tenían caducado el certificado médico de aptitud preceptivo.

Pese a llevar a bordo un equipo VHF, la tripulación no emitió ningún aviso por radio, posiblemente por falta de tiempo. Tampoco pudieron emitir otro tipo de alerta acústica o visual a otros buques hasta que avistaron la embarcación de recreo ISAÍAS, a la cual alertaron gritando.

Los tripulantes tuvieron que agarrarse a los restos del buque que quedaron a flote tras el hundimiento por no disponer de los chalecos y aros salvavidas que deberían estar a bordo.

* * *



RECOMENDACIONES

A la cofradía de pescadores de Barbate:

1. Que de la máxima difusión del contenido de este informe entre sus miembros y realice campañas de formación y concienciación acerca de los peligros inherentes al incumplimiento de las normativas de seguridad en las embarcaciones de pesca.

Al Servicio Marítimo de la Guardia Civil:

2. Que intensifique los controles en la pesca artesanal.

A la Dirección General de la Marina Mercante:

3. Que extremen las inspecciones del estado de las embarcaciones, de sus certificados preceptivos, de los despachos por tiempo y de los certificados de los tripulantes.

* * *