

Informe técnico S-22/2011

Investigación del hundimiento de la embarcación de recreo ANTONIO/TRINIDAD frente a Arinaga (Las Palmas), el día 30 de enero de 2010

ADVERTENCIA

Este informe ha sido elaborado por la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos, CIAIM, regulada por la Disposición Adicional Vigésima 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

El relato de los acontecimientos se ha elaborado a partir de las declaraciones de los testigos y de otros elementos documentales. Las horas referidas a lo largo del informe son locales.



Figura 1. Localización del accidente

30 de enero de 2010

Alrededor de las 14:20 horas, una persona que paseaba por la zona de Hornos de la Cal, en Arinaga, Gran Canaria, observó que una embarcación se estaba hundiendo a unos 100 m de la costa y que había una persona en el mar agarrada a la regala de la embarcación, con evidentes signos de tener problemas. Comunicó el hecho al Centro Coordinador de Emergencias y Seguridad (CECOES) de las Islas Canarias mediante una llamada telefónica al 112.

A las 14:40 horas, un helicóptero del Grupo de Emergencias y Salvamento del Gobierno de Canarias (GES) llegó a la zona del accidente y logró rescatar al naufrago, que se encontraba incon-

ciente. Aproximadamente a las 15:05 horas el naufrago, un varón de 80 años, fue trasladado a una ambulancia en la que fue reanimado de una parada cardiorrespiratoria.

Alrededor de las 15:20 horas, la misma persona que había comunicado el accidente volvió a llamar al 112 para indicar que había oído comentar, sin poder determinar la procedencia de la información, que los tripulantes de la embarcación en el momento del accidente eran dos. A continuación, la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR) movilizó a la embarcación de salvamento SALVAMAR NUNKI para la búsqueda del desaparecido, y a las 15:45 horas movilizó al helicóptero de salvamento HELIMER 208, que se coordinó para la búsqueda con el helicóptero del GES que previamente había rescatado al naufrago.

Aproximadamente a las 16:30 horas, un equipo de bomberos se sumergió en la zona del hundimiento pero no halló al desaparecido. Encontraron los restos de la embarcación, que posteriormente fue trasladada al depósito comercial del puerto de Agüimes.

A las 17:10 horas, los familiares de la persona rescatada confirmaron que, debido a su edad, nunca salía a navegar solo. A las 17:50 horas, la Guardia Civil confirmó que el desaparecido era un sobrino del rescatado, de 37 años de edad.

En torno a las 19:20 horas, miembros del Grupo Especial de Actividades Subacuáticas (GEAS) de la Guardia Civil comenzaron la búsqueda submarina, sin que consiguieran localizar al desaparecido.



Figura 2. Lugar del accidente



A las 19:25 horas, los equipos de rescate recibieron confirmación de que el tripulante rescatado estaba con vida en el Hospital Universitario Insular de Gran Canaria, en el que había sido ingresado. Minutos después falleció.

A las 19:31 horas, se dio por finalizada la búsqueda debido a la escasa visibilidad.

31 de enero de 2010

Durante todo el día, efectivos de SASEMAR, el GES, los GEAS y la Guardia Civil rastrearon la zona sin localizar al desaparecido.

1 de febrero de 2010

A las 09:38 horas, miembros de la Guardia Civil localizaron en Arinaga un cuerpo flotando en el mar, a la altura de la Bahía del Faro. A las 10:00 horas, perdieron de vista el cuerpo, que tampoco fue localizado por el helicóptero de salvamento HELIMER 208.

A las 11:10 horas, efectivos de los GEAS localizaron y recuperaron el cuerpo sin vida del desaparecido.

* * *



INFORMACIÓN FACTUAL

La embarcación

La embarcación de recreo accidentada era un bote de aproximadamente 3 m de eslora y 1,3 m de manga, construido en plástico por la empresa FIBRESTER S. A., en Barcelona. En el momento del accidente disponía de un motor fueraborda marca Mercury de 2,5 CV.

En las figuras 3 y 4 se puede apreciar que existía una irregularidad en el nombre de la embarcación accidentada, que en la banda de babor se denominaba ANTONIO con matrícula F. 2.794, y en la banda de estribor TRINIDAD.

Ninguno de los tripulantes de la embarcación, fallecidos en el accidente, era el propietario de la embarcación accidentada, aunque uno de ellos había sido propietario, desde abril de 1986 a julio de 1988 de la embarcación ANTONIO, inscrita en el folio 2.794 de la lista 5ª en la Capitanía del Puerto de Las Palmas de Gran Canaria.

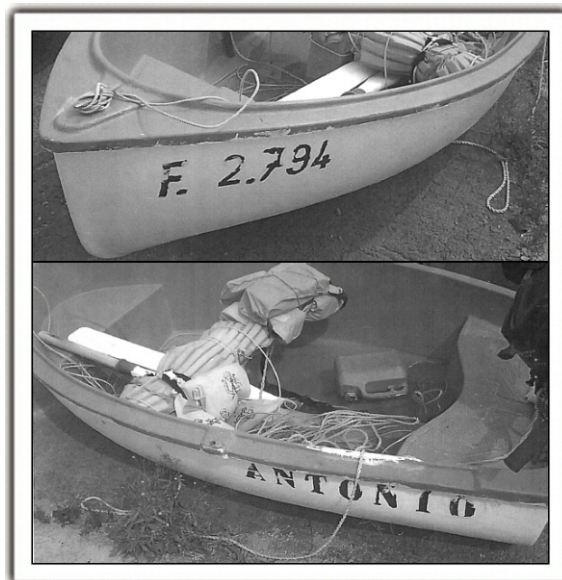


Figura 3. Nombre de la embarcación en la banda de babor



Figura 4. Nombre de la embarcación en la banda de estribor

La tripulación

En el momento del accidente la embarcación estaba tripulada por dos hombres de 80 y 37 años de edad.

En las bases de datos de la Dirección General de Marina Mercante no figura que ninguno de los tripulantes dispusiese de alguna titulación náutica.

Información meteorológica

En el momento y el lugar del accidente soplaba viento del Sureste, con una velocidad media de 10 nudos y buena visibilidad, marejada y una mar de fondo del Norte con altura significativa de olas de 1,4 m.

* * *



ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

Además de los hechos mencionados anteriormente la información disponible para el análisis de este accidente es la siguiente:

- La zona donde se produjo el accidente es muy rocosa y tanto el viento, del Sureste, como las corrientes arrastran habitualmente a las embarcaciones hacia las rocas.
- En la inspección realizada después del accidente a la embarcación se comprobó que:
 - Presentaba rozaduras en el fondo en estribor y no tenía ningún otro desperfecto o deficiencia.
 - Los chalecos salvavidas estaban amarrados a la embarcación cuando ésta fue recuperada.

Al no disponer de más información, pues no existen declaraciones de testigos presenciales del accidente, la hipótesis que se considera más razonable de los hechos es la siguiente:

- La corriente y el viento arrastraron a la embarcación hacia las rocas.
- El fondo de la embarcación golpeó contra las rocas por estribor.
- Como consecuencia del golpe cayeron al mar los dos tripulantes de la embarcación, que no tenían puestos los chalecos salvavidas.
- El más joven de los tripulantes, de 37 años de edad, intentó alcanzar la orilla a nado pero no lo consiguió y falleció ahogado.
- El mayor de los tripulantes, de 80 años de edad, permaneció agarrado a la regala de la embarcación sin que sus fuerzas le permitiesen subir a ella. En esta situación fue visto por la persona que informó acerca del accidente. Una vez rescatado falleció a consecuencia de una parada cardiorrespiratoria.

* * *



RECOMENDACIONES

A la Dirección General de la Marina Mercante:

1. Que estudie la conveniencia de hacer obligatorio el uso de los chalecos salvavidas en las embarcaciones de recreo en todo momento.
2. Que estudie la conveniencia de obligar a todas las embarcaciones de recreo a que dispongan de equipos de radio y/o radiobalizas que permitan alertar en caso de accidente.

A la Guardia Civil del Mar:

3. Que incrementen sus inspecciones con el fin de comprobar que tanto los certificados de la embarcación como las titulaciones de los tripulantes están en regla.

A las autoridades marítimas competentes:

4. Que consideren la posibilidad de articular una norma por la cual todas las embarcaciones que se hagan a la mar notifiquen la composición de su tripulación y su plan de ruta.

* * *