

Informe técnico S-29/2012

Investigación de la caída al mar del patrón del pesquero EL CESAR a 3,5 millas al NW de San Vicente de la Barquera (Cantabria), el 21 de febrero de 2012

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. Sus funciones son:

1. Realizar las investigaciones e informes técnicos de todos los accidentes marítimos 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 accidentes graves y 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.

De acuerdo con el Real Decreto 800/2011, las investigaciones no perseguirán la determinación de responsabilidad, ni la atribución de culpa. No obstante, la CIAIM informará acerca de las causas del accidente o incidente marítimo aunque de sus resultados pueda inferirse determinada culpa o responsabilidad de personas físicas o jurídicas. La elaboración del informe técnico no prejuzgará en ningún caso la decisión que pueda recaer en vía judicial, no perseguirá la evaluación de responsabilidades, ni la determinación de culpabilidades.

La investigación recogida en este informe ha sido efectuada sin otro objeto fundamental que determinar las causas técnicas que pudieran haber producido los accidentes e incidentes marítimos y formular recomendaciones al objeto de mejorar la seguridad marítima y la prevención de la contaminación por los buques para reducir con ello el riesgo de accidentes marítimos futuros.

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.



DESCRIPCIÓN DETALLADA

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



Figura 1. Localización del accidente

Cronología de los hechos

El día 21 de febrero de 2012 a las 05:00 horas la embarcación de pesca (E/P) EL CESAR salió del puerto de Bustio para faenar con dos tripulantes a bordo.

Por la popa de la E/P EL CESAR y a una distancia de entre 100 y 150 m, navegaba la E/P MARES DEL SEÑOR, ambos con el piloto automático conectado.

A bordo de la E/P EL CESAR en los momentos previos al accidente el marinero estaba preparando los aparejos de popa, mientras el patrón se encontraba sobre cubierta, a la altura del puente en la banda de babor.

El marinero declaró que entre las 5:40 y las 5:50 horas cuando bajaba por la escala de acceso del camarote oyó un golpe y escuchó al patrón llamarlo por su nombre. Al salir y no ver al patrón supuso que había caído al mar por babor, frente al acceso al puente, y le gritó que le respondiese para que él pudiese tener una referencia acústica de su posición y de ese modo, poner rumbo a él para rescatarlo.

El marinero accedió al puente para realizar la maniobra de “hombre al agua”, y desconectó el piloto automático metiendo el timón todo a la banda de babor hasta arrumbar la embarcación al rumbo opuesto. Redujo máquina en espera de oír el origen de la voz, dando posteriormente avance hacia la posición donde creyó escuchar la voz del patrón. El marinero sólo escuchó sus llamadas durante los primeros momentos tras el accidente, mientras subía al puente y desactivaba el piloto automático virando 180° hacia la posición desde la cual creyó oír la procedencia de la voz.

El patrón de la E/P MARES DEL SEÑOR, que declaró no haber visto la caída por la borda, pero que advirtió el brusco cambio de rumbo, llamó por radio a la E/P EL CESAR. Tras recibir contestación el patrón de la E/P MARES DEL SEÑOR arrojó un aro salvavidas con luz intermitente en la zona donde supuso que cayó el patrón.

A las 05:55 horas, la E/P MARES DEL SEÑOR dio aviso al Centro de Comunicaciones Radiomarítimas (CCR) de BILBAO notificando hombre al agua en la posición 43° 25,80' N, 004° 27,30' W, a unas 2,5 millas de Punta del Morro, al oeste de Cabo Oyambre, frente a Tina Menor. SASEMAR movilizó medios de búsqueda y rescate que no pudieron localizar al patrón caído al mar. El dispositivo de búsqueda estuvo activo hasta el día 15 de abril de 2012, en que se dio por desaparecido al patrón y se cancelaron las operaciones de búsqueda.

Detalles de la investigación

Durante la investigación la CIAIM ha contado con la colaboración de las Capitanías Marítimas de Gijón y Santander, el Distrito Marítimo de San Vicente de la Barquera, y SASEMAR. Se han mantenido entrevistas con los testigos del suceso y se ha inspeccionado la E/P EL CESAR.



DATOS OBJETIVOS

Datos de la embarcación

Las características principales de la embarcación de pesca EL CESAR se muestran en la Tabla 1.

Tabla 1. Características principales

Nombre	EL CESAR
Bandera	España
Constructor	Industrias Plásticas Salinas S.L.
Material del casco	PRFV
Año de construcción	1999
Distintiva	EB5057
Matrícula	3-GI-1-3-99
Tripulación mínima	3
Número máximo de tripulantes	6
Tipo de pesca	Rasco y verdel con anzuelo en Cantábrico NW
Eslora total	14,46 m
Eslora L	11,57 m
Manga total	4,00 m
Puntal	1,41 m
Arqueo bruto (TRB)	13,62 TRB
Propulsión	Motor diesel, MAN D2866 LEFZ
Potencia máxima	89,71 kW



Figura 2. E/P EL CESAR

Despacho y tripulación

La tripulación mínima del pesquero era de tres tripulantes, según Resolución del Director General de la Marina Mercante sobre la tripulación mínima de seguridad de fecha del 24 de mayo de 2005.

La embarcación había sido despachada el día 16 de enero de 2012 con tres tripulantes: un patrón/mecánico (simultáneo) y dos marineros.

El día del accidente salió a la mar con patrón y solo un marinero, ambos con amplia experiencia en el mar, y en posesión de los títulos y certificados necesarios para desempeñar su labor.

Certificados y permisos

En el momento del accidente la E/P EL CESAR tenía los certificados en regla. Estaba autorizada a la pesca local con rasco¹ dentro del Caladero Nacional del Cantábrico NW, sin alejarse más de 10 mi-

¹ Rasco: Según definición del R.D. 410/2001, es un arte de enmalle fijo al fondo, de forma rectangular constituido por varios paños de red unidos entre si.



llas de tierra. También tenía una licencia temporal para faenar a la modalidad “verdel con anzuelo” en aguas exteriores del Caladero Nacional del Cantábrico NW.

Modalidad de pesca

La embarcación se utilizaba para la pesca de verdel o caballa. Para ello utilizaba 4 aparejos (líneas con anzuelos) que se lanzaban por el costado de babor, dos en la parte de popa-babor y otros dos en la zona a proa de la cuaderna maestra y a la altura del puente. Cada aparejo era accionado por su correspondiente carrete hidráulico, situado junto a la tolva. En la Figura 4 se muestran los aparejos numerados del 1 al 4. En la Figura 3 se muestra un aparejo similar en otra embarcación.

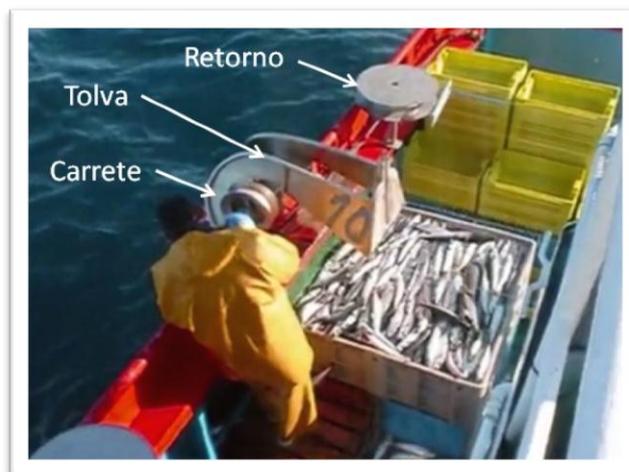


Figura 3. Ejemplo de pesca de verdel en otra embarcación

Al estar próximas las tolvas, y por tanto los carretes, un único tripulante era capaz de accionar dos aparejos a la vez. Los aparejos de las posiciones 1 y 2 las controlaba el marinero y las de las posiciones 3 y 4 las controlaba el patrón. Las tolvas se colocaban una vez se llegaba a la posición en la que iban a realizar las capturas, ya que la pesca se realizaba con el barco detenido.

Pormenores del viaje

La E/P EL CESAR partió del puerto de Bustio (situado 1,2 millas aguas arriba en la Ría de Tina Mayor, Río Deva, Asturias) en torno a las 05:00 horas del 21 de febrero de 2012 para realizar las labores cotidianas de pesca de verdel. Diez minutos después de partir del muelle alcanzaron la salida de la Ría (Punta Tina) y a continuación navegaron hacia la zona elegida para pescar. Su destino era un punto situado aproximadamente a 6 millas de la costa, frente a San Vicente de la Barquera, para realizar un primer lance.

El accidente se produjo a apenas 2,5 millas de la costa, sin haber podido realizar ni tan siquiera el primer lance y cuando todavía no estaban preparados todos los aparejos sobre cubierta.

Condiciones meteorológicas y marítimas

En el momento del accidente había viento del E con fuerza 3 en la escala de Beaufort (7 a 10 nudos) y marejada, con mar de fondo procedente del NW de 1m de altura de ola significativa. Había luna nueva y buena visibilidad. La temperatura del aire era de 4°C y la del agua 11°C.

Intervención de las autoridades en tierra y reacción de los servicios de emergencia

Cinco minutos después de que el CCR de Bilbao recibiera el aviso de socorro comunicado por la embarcación de pesca MARES DEL SEÑOR, la patrullera de la Guardia Civil GCM RIO PISUERGA se dirigió a la zona del accidente. Catorce minutos después fueron movilizados el helicóptero de salvamento (H/S) HELIMER 203 y la embarcación de salvamento (E/S) SALVAMAR SANT CARLES. A las 06:30 horas se movilizó a la E/S SALVAMAR DENEBA.

En las operaciones de búsqueda que tuvieron lugar durante las horas y días siguientes intervinieron los siguientes medios:

INFORME TÉCNICO S-29/2012

Accidente operacional ocurrido a bordo del pesquero EL CESAR a 3,5 millas al NW de San Vicente de la Barquera (Cantabria), el 21 de febrero de 2012

5



Por aire:

- H/S HELIMER 203
- H/S HELIMER 217
- H/S DR SOS CANTABRIA
- Avión de Salvamento SASEMAR 102

Por mar:

- Patrulleras de la Guardia Civil GCM RIO PISUERGA y GMC RION NALON
- Buque de Salvamento ALONSO CHAVES
- E/S SALVAMAR DENEBA
- E/S SALVAMAR SANT CARLES
- Patrullera de Salvamento GUARDAMAR CONCEPCION ARENAL
- Lancha de Salvamento SANTANDER
- Patrullera de rastreo de la Cruz Roja
- Pesqueros de la zona (más de 30)

Por tierra:

- Bomberos de Valdáliga y Llanes
- Guardia civil de Colombres
- Cruz Roja
- Protección Civil
- Voluntarios

Las labores de búsqueda se realizaron de forma continua entre el 21 de febrero y el 7 de marzo. Los días 9 y 12 de marzo se realizaron barridos por la zona en la que ocurrió el accidente y por la costa. El día 15 de abril de 2012 se dio por desaparecido al patrón y finalizaron todas las operaciones de búsqueda.

* * *



ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

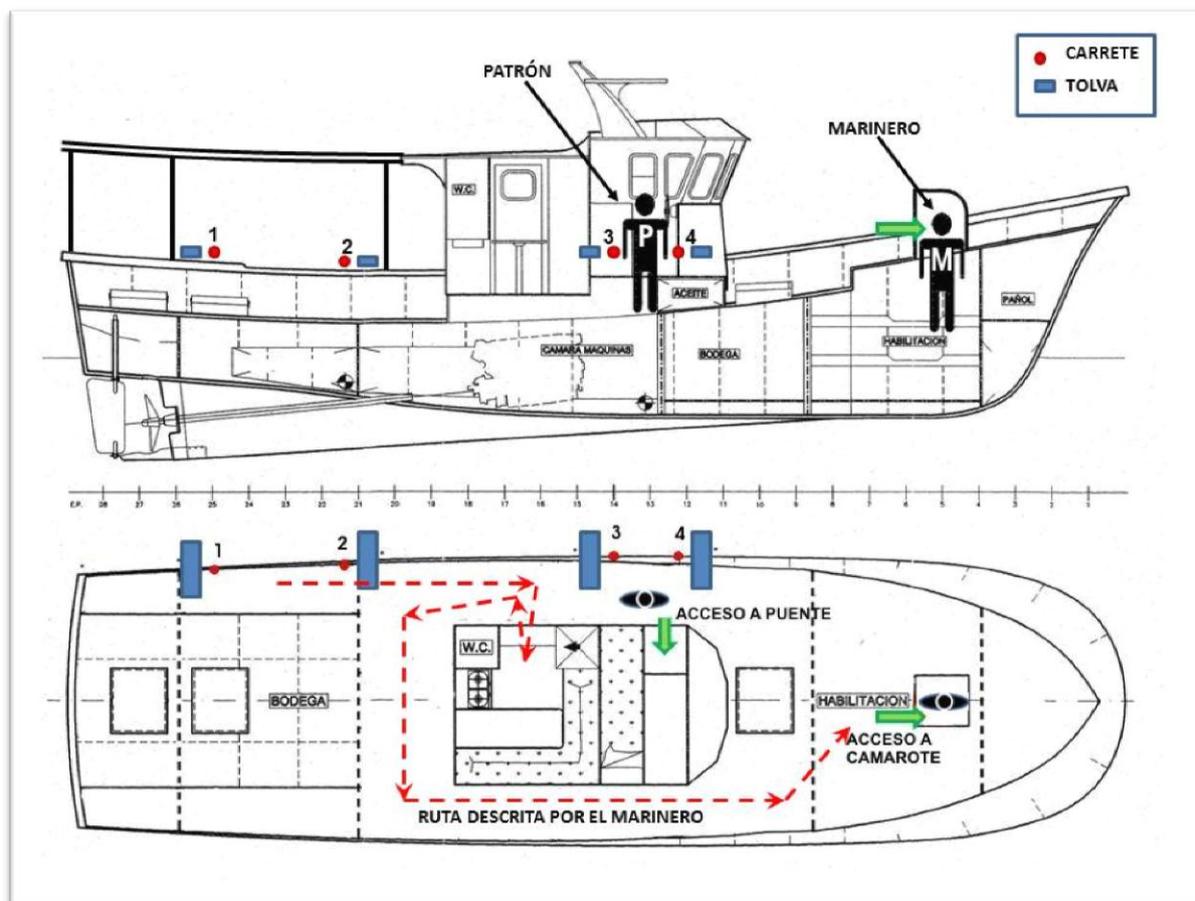


Figura 4. Situación de los aparejos y los tripulantes en el momento del accidente

No hay testigos directos del accidente, pese a haber otro tripulante a bordo en el momento del accidente e ir otro barco a popa no a mucha distancia.

Según las declaraciones, el marinero inicialmente estaba preparando los aparejos de popa (posiciones 1 y 2). En un momento dado, entre las 05:40 y las 05:50 horas, mientras el patrón había bajado a cubierta a retocar los aparejos de las posiciones 3 y 4, aprovechó para recoger de la cocina unas pertenencias para depositarlas en el camarote situado a proa en la zona de la habitación. El acceso a la habitación se hacía por la escotilla de proa. Dicho acceso se realizaba mediante una escala ubicada en la cara de babor de la misma. La trayectoria descrita por el marinero es la marcada en la Figura 4 con trazo discontinuo. El marinero fue por estribor por estar el acceso de babor obstaculizado por la presencia del patrón.

El patrón no llevaba puestas ropas de agua o calzado de trabajo. Ninguno de los tripulantes de la embarcación llevaba puesto chaleco salvavidas.



Tras la caída del patrón al mar, el marinero encontró el carrete situado en la posición 3 girado hacia el exterior de la embarcación. No se recuperó el cuerpo del patrón, por lo que no se puede afirmar si el golpe que se escuchó fue el provocado al golpearse el patrón con el carrete y, en caso de ser así, dónde se golpeó.

El hecho de que el patrón estuviese sobre cubierta, que las amuradas fueran de 1 metro de altura (según exige el Real Decreto 543/2007) y que la mar estaba en buenas condiciones son indicios de que el patrón debió caer desde un lugar elevado, y no desde el nivel de la cubierta. Desde la posición en la que estaba el patrón y que se ha marcado en la Figura 4, éste pudo acceder a 2 posiciones elevadas:

- El puente, cuya puerta de acceso tiene su borde inferior situado aproximadamente a 550 mm de cubierta.
- La escala de acceso a la cubierta de la magistral, situada a popa de la puerta de acceso al puente por babor. No es posible el acceso a dicha escala con la puerta del puente abierta o estando instalados los retornos de los carretes.

La puerta del puente estaba abierta y el carrete número 3 instalado, por lo que el patrón no pudo estar subiendo por la escala de acceso a la cubierta de la magistral. Por tanto, es probable que en el momento del accidente el patrón estuviese accediendo al puente. Una hipótesis plausible es que el patrón perdiera el agarre mientras accedía al puente y cayese hacia atrás sobre el carrete número 3 (Figura 5), golpeándose. Esto justificaría el ruido que oyó el marinero y la posición del carrete número 3.

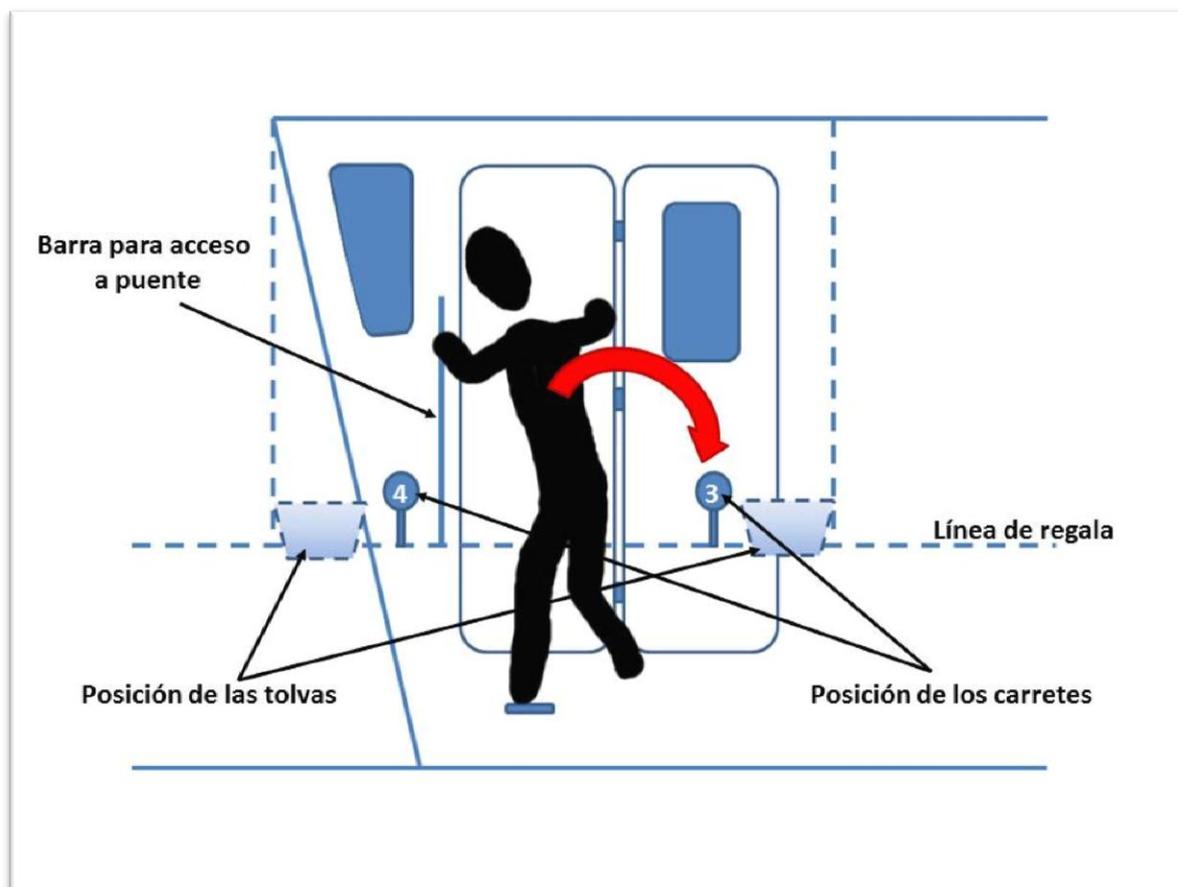


Figura 5. Posible caída del patrón si hubiera resbalado su mano izquierda al acceder al puente

Durante la inspección a bordo realizada por los investigadores de la Comisión se comprobaron la anchura del paso por babor, la barra vertical que facilita el acceso al puente, el peldaño utilizado como apoyo para salvar el desnivel hasta el plan del puente y la posición de los carretes sobre la amura. Los investigadores simularon a bordo una pérdida de agarre al acceder al puente, concluyendo que la caída sería sobre el carrito número 3, y que sería probable la caída posterior al agua.

Conclusiones

De todo lo anterior la Comisión ha concluido que el accidente probablemente se debió a una caída fortuita del patrón al resbalar mientras accedía al puente desde la cubierta. La baja temperatura del agua, de 11°C, pudo provocarle hipotermia en un periodo muy corto de tiempo al no llevar ninguna protección y, al no llevar chaleco salvavidas, no pudo permanecer a flote.

Como factores subyacentes del accidente se enumeran los siguientes:

- El pesquero salió con dos tripulantes, pese a que tenía una tripulación mínima de tres personas. El tercer tripulante, aunque no había ido a faenar, no fue desenrolado. Aunque parece que era habitual que el patrón abandonase el puente para supervisar las operaciones sobre cubierta, la presencia de un segundo marinero que debería estar también a babor, tal vez hubiera servido para no perder el contacto visual con el hombre al agua y permitir de



este modo el lanzamiento del aro salvavidas en espera de la maniobra de hombre al agua realizada por la embarcación.

- El patrón no llevaba puesto el chaleco salvavidas de inflado automático, aunque realizaba labores sobre cubierta. Pese a que según el RD 543/2007 no era exigible el uso del chaleco salvavidas de hinchado automático por las condiciones meteorológicas favorables y un estado de la mar tranquilo, si el patrón lo hubiera llevado puesto, hubiera sido más fácilmente localizable ya que hubiera quedado a flote y gracias a las bandas reflectantes y la baliza que equipa este tipo de chalecos, se hubiera podido localizar gracias al receptor ubicado en el puente tanto del EL CESAR como del MARES DEL SEÑOR. El RD 543/2007, en su Anexo VI, sobre dispositivos de salvamento y protección de la tripulación, artículo 7 d) dice: *“Los tripulantes de los buques pesqueros cuya actividad se realice sobre cubierta deberán llevar puesto un chaleco o dispositivo salvavidas de inflado automático, cuando el estado de la mar o del viento así lo aconseje que, sin entorpecer sus movimientos, sea apto para mantenerlos a flote en caso de caída al agua.”* En este caso particular, se da otra circunstancia: Como se supone que el patrón no abandona el puente de mando por estar allí su puesto de trabajo, la normativa no le exige llevar un chaleco salvavidas, pues supone que va a permanecer en el puente.

* * *



RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

Como consecuencia del estudio del accidente a bordo de la E/P EL CESAR, el Pleno de la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos propone las siguientes recomendaciones, para evitar que ocurran accidentes similares:

A los capitanes y patrones de buques y embarcaciones de pesca:

1. Que fomenten el uso del chaleco salvavidas de trabajo por todos los tripulantes que realizan labores sobre cubierta. Si bien el RD 543/2007 deja a criterio del patrón, según el estado de viento y mar, la colocación de los chalecos salvavidas de trabajo para aquellos tripulantes que deban realizar sus cometidos en cubierta, este caso viene a respaldar que tales chalecos deberían llevarse puestos siempre, incluidos los mismos patrones u otras personas que pudieran realizar trabajos ocasionales en cubierta.
2. Que respeten las disposiciones de tripulación mínima de seguridad, en especial cuando sean los únicos titulados competentes a bordo. Por falta de tripulantes ningún patrón debería colocarse en una situación de riesgo que, de materializarse, pudiera conllevar la imposibilidad de recibir asistencia inmediata o poner en riesgo al resto de la tripulación.

* * *