



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-25/2022

Caída al agua de un tripulante a bordo del pesquero PUNTA ABONA a 1 milla de Punta de la Pelada (Santa Cruz de Tenerife), el 20 de junio de 2021

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 PUNTA ABONA



Figura 2. Lugar del accidente

1. SÍNTESIS

En la mañana del día 20 de junio de 2021, uno de los dos tripulantes de la embarcación de pesca (E/P) PUNTA ABONA, que estaba virando nasas cerca de la costa al sur de la isla de Tenerife, fue arrastrado al mar al enredarse un tobillo en los cabos del arte. El segundo tripulante de la embarcación no pudo rescatar al accidentado. Tras recibir el aviso, SASEMAR movilizó un dispositivo de búsqueda, pero el cuerpo del accidentado no se localizó.

1.1. Investigación

La CIAIM recibió la notificación del suceso el día 21 de junio 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 17 de noviembre de 2022 y, tras su posterior aprobación, fue publicado en febrero de 2023.

Caída al agua de un tripulante a bordo del pesquero PUNTA ABONA a 1 milla de Punta de la Pelada (Santa Cruz de Tenerife), el 20 de junio de 2021

2. DATOS OBJETIVOS

DATOS DEL BUQUE / EMBARCACIÓN	
Nombre	PUNTA ABONA
Pabellón / registro	España / Santa Cruz de Tenerife
Identificación	Matrícula: 3ª-TE-1-3718 MMSI: 224260880
Tipo	Embarcación de pesca local con artes menores
Características principales	Eslora total: 12,57 m Manga: 3,41 m Arqueo bruto: 8,49 GT / 15,56 TRB Material de casco: Madera Propulsión: Motor diésel DAEWOO modelo MD 136 VE, de 117,65 kW
Propiedad y gestión	La embarcación era propiedad de dos empresarios individuales, siendo arrendada por tiempo indefinido bajo la modalidad de casco desnudo a favor de PUNTA ABONA TENERIFE, S.L formada por el patrón y el marinero, que eran hermanos.
Sociedad de clasificación	No clasificada
Pormenores de construcción	Construida el año 1971 por Astillero ARICO, Santa Cruz de Tenerife, Canarias.
Dotación mínima de seguridad	2 tripulantes
PORMENORES DEL VIAJE	
Puertos de salida / llegada	Refugio pesquero de San Miguel de Tajao (Tenerife), sin escalas.
Tipo de viaje	Pesca local con nasas
Información relativa a la carga	Combustible, sin capturas ni nasas
Dotación	2 tripulantes: patrón y marinero.
Documentación	El pesquero carecía de resolución de despacho al encontrarse embargado.
INFORMACIÓN RELATIVA AL SUCESO	
Tipo de suceso	Caída al agua de un tripulante
Fecha y hora	20 de junio de 2021, 08:30 hora local
Localización	28° 3,1'N, 016° 29,9'W
Operaciones del buque	Virando nasas
Lugar a bordo	Cubierta principal
Daños sufridos en el buque	No
Fallecidos / desaparecidos / heridos a bordo	1 tripulante desaparecido.
Contaminación	No
Otros daños externos al buque	No
Otros daños personales	No
CONDICIONES MARÍTIMAS Y METEOROLÓGICAS	
Viento	Viento del ENE, fuerza 4 (11 a 16 nudos)
Estado de la mar	Marejada. Mar combinada del ENE en torno a 1 m.
Visibilidad	Buena
INTERVENCIÓN DE AUTORIDADES EN TIERRA Y REACCIÓN DE SERVICIOS DE EMERGENCIA	
Organismos intervinientes	SASEMAR Servicio de emergencias 112 del Gobierno de Canarias Guardia Civil
Medios utilizados	Embarcación de salvamento (E/S) SALVAMAR ALPHERTAZ Helicóptero de salvamento (H/S) HELIMER 201 Buque de salvamento (B/S) PUNTA SALINAS. Patrullera de la Guardia Civil RIO JANDULA Pesqueros de la zona.
Rapidez de la intervención	Inmediata desde que se tuvo conocimiento de los hechos.
Medidas adoptadas	Movilización de medios. Comunicación con barcos de la zona.
Resultados obtenidos	No se localizó al accidentado.

2.1. Otros datos

Entre los años 2007 y 2008 la E/P PUNTA ABONA fue sometida a una gran reforma, debidamente autorizada por el Capitán Marítimo de Santa Cruz de Tenerife, consistente en la instalación de una cubierta, un puente y el cambio de su motor principal. Como resultado del seguimiento de las obras de reforma y de las inspecciones posteriores, la embarcación quedó convenientemente certificada el 11 de diciembre de 2008.

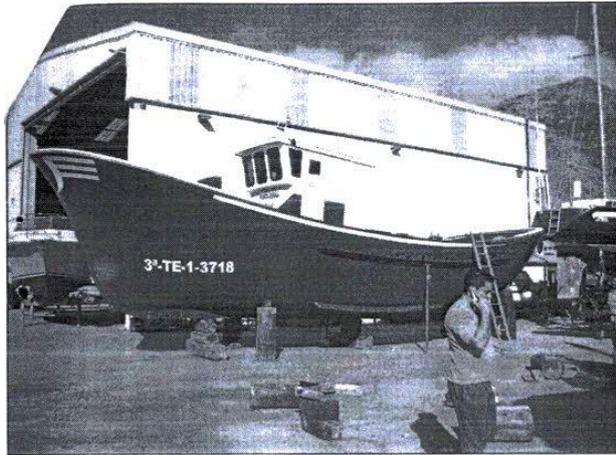
La última resolución de despacho al pesquero se le emitió el día 12 de febrero de 2020, con validez hasta el 6 de abril de 2020. Por parte del Registro de Buques, el 1 de abril de 2020, se anotó en la hoja de asiento el embargo y la retención del buque, decretados por orden de la Tesorería General de la Seguridad Social, terminando el despacho de forma anticipada en dicha fecha, por lo que, en el momento del accidente, el pesquero no estaba autorizado a navegar.

La tripulación a bordo en el momento del accidente estaba formada por sus dos armadores, hermanos, que ejercían las funciones de patrón y marinero. Ambos tripulantes se encontraban enrolados desde el 9 de mayo de 2001 y el 11 de febrero de 2003, respectivamente, cumpliendo con la resolución de tripulación mínima de seguridad del pesquero expedida en Santa Cruz de Tenerife el 6 de mayo de 2011.

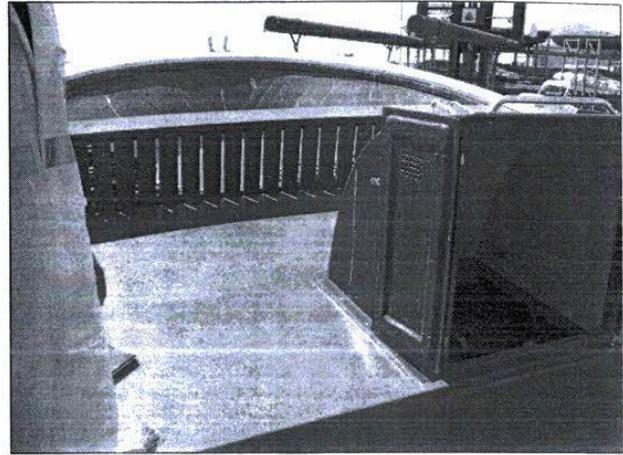
En el momento del accidente, el patrón disponía del título de Patrón local de pesca y de los certificados de especialidad marítima necesarios, encontrándose de alta en el régimen especial del mar, pero su reconocimiento médico había caducado el 21 de enero de 2021.

El marinero tenía su titulación profesional, certificados, reconocimiento médico y alta en el régimen especial del mar, en vigor.

El pesquero disponía de un Certificado de Conformidad expedido en Santa Cruz de Tenerife el 29 de diciembre de 2020, con arreglo a lo dispuesto en el Real Decreto 543/2007, de 27 de abril, por la que se determinan las normas de seguridad y de prevención de la contaminación a cumplir por los buques pesqueros menores de 24 metros de eslora (L), por lo que se encontraba en vigor en el momento del accidente.



Vista general del buque



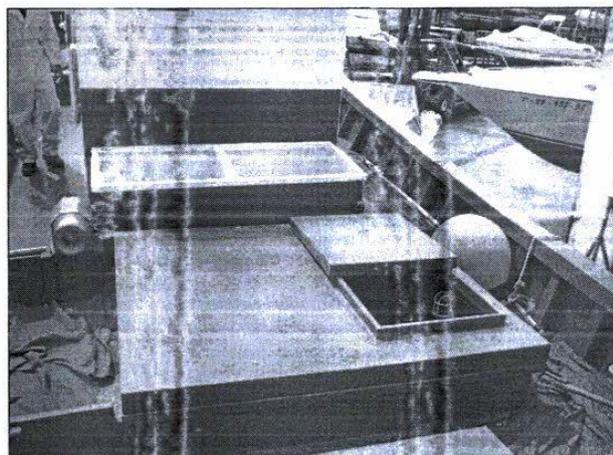
Proa elevada y entrada al rancho



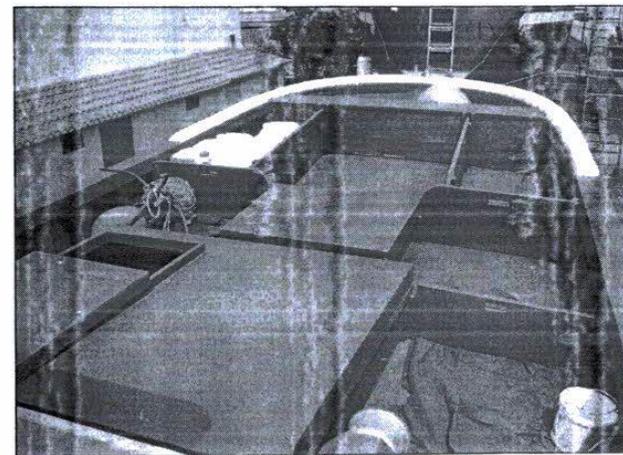
Tapa de acceso a la bodega de proa



Vista del puente



Viveros y compartimento de máquinas



Escotillas de máquinas y bodega de popa

Figura 3. Fotografías de la embarcación tras la reforma realizada en 2007-2008

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 4. Zona del accidente

El día 20 de junio de 2021, alrededor de las 08:00 horas, la E/P PUNTA ABONA partió del refugio pesquero de San Miguel de Tajao para emprender la jornada de pesca, con dos tripulantes a bordo, un patrón y un marinero, que además eran hermanos y armadores del pesquero. Se dedicaban a la pesca artesanal de camarón con nasas.

Alrededor de las 08:30 horas se encontraban virando nasas a una milla aproximada de Punta de la Pelada, con una profundidad de unos 100 m, cuando una de las nasas quedó enrocada en el fondo. Para facilitar su virado el marinero se dirigió al puente para maniobrar el pesquero mientras el patrón trataba de izar la nasa, cuando un golpe de mar provocó que una de las nasas ya recogidas cayera al agua. El patrón llamó al marinero para que la recuperara.

Mientras el marinero intentaba recoger la nasa vio que el patrón, que seguía ocupado en tratar de liberar la nasa enrocada, cayó al mar arrastrado por el tren de nasas. El marinero pudo sujetar al patrón por las manos y este le indicó que le agarrara por la pierna que tenía libre para intentar subirlo nuevamente al barco.

Antes de conseguirlo otro golpe de mar hizo que el patrón cayera nuevamente al agua, aunque pudo agarrarse al barco para no sumergirse totalmente. El marinero se dirigió a coger un cuchillo para cortar el cabo del tren de nasas, pero el patrón se quedó sin fuerzas para continuar sujeto a la embarcación y el tren de nasas le arrastró al fondo. Rápidamente, el marinero fue hacia el halador y, haciendo uso de él, logró izar las nasas con el patrón enganchado hasta la superficie del agua, al costado de la embarcación. Lo zarandeó, pero el patrón no respondía a ningún estímulo. Desde la embarcación, el marinero pudo cortar los cabos que mantenían al patrón atrapado por un tobillo, pero al intentar subirlo a bordo, se le resbaló de las manos. Trató de recuperarlo haciendo uso de un gancho, pero tampoco lo consiguió.

El marinero fue al puente y solicitó ayuda telefónicamente a pescadores que se encontraban faenando por la zona. También solicitó ayuda por radio, sin obtener respuesta.

Treinta minutos más tarde de haber avisado, llegaron otras embarcaciones de pesca al lugar del accidente, que avisaron a SASEMAR.

A las 09:30 horas, el CCS Tenerife recibió la llamada del CECOES comunicando la caída de un hombre al agua a bordo del pesquero PUNTA ABONA, a la altura de la zona conocida como el “*Llano del Camello*”, a media milla de tierra. Inmediatamente se movilizó al H/S HELIMER 201 y a la E/S SALVAMAR ALPHERTAZ.

A las 09:42 horas, el CCS Tenerife contactó con el marinero del pesquero PUNTA ABONA, el cual informó de lo sucedido.

A LAS 09:45 horas, se transmitió un MAYDAY RELAY y se estableció un dispositivo de búsqueda con medios estatales, autonómicos, locales y particulares en la zona, sin lograr ningún resultado.



Figura 5. Embarcación tras el accidente

4. ANÁLISIS

4.1. Pesca artesanal de camarón con nasas en Islas Canarias

La pesca del camarón en Tenerife se realiza desde embarcaciones de pesca artesanal de pequeño porte, utilizando un máximo de 25 nasas¹ camaroneras por embarcación, que se calan en profundidades de unos 100m.



Figura 6. Nasas de camarón

Para una descripción de este tipo de actividad se remite al siguiente vídeo, elaborado por la Cofradía de Pescadores de Ntra. Señora de la Luz, donde se puede ver la pesca de camarón desde una embarcación artesanal de la zona aunque de eslora inferior (se trata de la embarcación con matrícula 3TE-1-3621 de 7,82m de eslora total, frente a los 12,57m de la E/P PUNTA ABONA):

<https://www.youtube.com/watch?v=euvP-NNGHSw>

En la siguiente imagen, extraída de ese video, se advierten algunos riesgos latentes de la actividad: hay poco espacio en cubierta para manipular y estibar las nasas, y es difícil mantenerse apartado de la cabullería que se va recogiendo que, si no se aduja y estiba convenientemente, queda amontonada junto al virador, cerca de la posición desde la que el tripulante trata de recobrar las nasas.

¹ Las nasas son artes fijos de fondo, construidas en forma de cesto, barril o jaula, compuestas por un armazón metálico revestido de malla biodegradable. Están provistas de una o más aberturas, bocas o mataderos de extremos lisos, que permiten la entrada de las especies al habitáculo interior. Tiene una puerta para extraer las capturas. Las nasas pueden calarse individualmente o mediante un aparejo denominado tanda, tren o cacea, en el que cada nasa se une a una relinga llamada madre a intervalos regulares. (Orden AAA/2536/2015, de 30 de noviembre, por la que se regulan las artes y modalidades de pesca marítima y se establece un plan de gestión para los buques de los censos del Caladero Nacional Canario)



Figura 7. Virado de una nasa de camarón (fuente: Youtube)

4.2. Condiciones meteorológicas y marítimas

El boletín meteorológico emitido por la AEMET por la tarde del día 19 de junio de 2021 para las aguas costeras de Tenerife preveía vientos del NE de fuerza 4 o 5, temporalmente 6 en la costa sureste de Tenerife, así como fuerte marejada o marejada, con mar de fondo del NW o N de 1 a 2 m de altura.

Las condiciones reales alcanzadas en la zona fueron de viento del ENE de fuerza 4, con marejada y mar de fondo de 1m de altura. Aunque no son condiciones especialmente malas, los golpes de mar que alcanzaron la embarcación tuvieron una incidencia en el accidente y su desenlace.

4.3. Tripulación

Ambos tripulantes llevaban muchos años enrolados en esta embarcación, por lo que conocían perfectamente la actividad a la que se estaban dedicando.

4.4. Medios salvavidas

Aunque el pesquero, según su certificado de conformidad, disponía de dos chalecos salvavidas de trabajo y cuatro de abandono, el patrón en el momento del accidente no llevaba puesto ningún chaleco. El uso de dicho dispositivo podría haber minimizado las consecuencias de la caída del patrón al agua, al ejercer una flotabilidad adicional que quizás habría mantenido sus vías respiratorias durante menos tiempo debajo del agua, a la vez que hubiera facilitado su rescate.

4.5. Causas de la caída al mar del patrón

Los accidentes en los que un tripulante es arrastrado al mar por el arte de pesca se producen normalmente en las fases de largado, mientras el arte va saliendo y el barco tiene arrancada. En este caso el patrón se enredó en un cabo de la cacea de nasas² que estaban tratando de virar, una de cuyas nasas había quedado enrocada, sin que el marinero fuera testigo directo de lo que pasó dado que se encontraba enfrascado en recuperar otra nasa que un golpe de mar había hecho caer al agua.

² Según el marinero, la cacea estaba compuesta por seis nasas

5. CONCLUSIONES

La caída al mar del patrón de la E/P PUNTA ABONA se produjo, probablemente, al quedar enganchado con algún cabo de la cacea de nasas que estaba intentando virar. Al tener el patrón centrada su atención en las operaciones para recuperar las nasas, la que había caído al mar por la meteorología adversa y la que había quedado enrocada, pudo descuidarse y pisar inadvertidamente la línea madre de la cacea que estaba virando, quedando enganchado en ella.

Dado que el marinero que estaba tratando de maniobrar la embarcación para liberar la nasa enrocada tuvo que abandonar el puente para recoger la nasa que había caído al mar por la meteorología adversa, la embarcación quedó sin gobierno, a merced del viento y el oleaje. El intenso oleaje tuvo influencia en la caída del patrón al agua y en la dificultad para volver a embarcar.

6. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

No se han formulado recomendaciones de seguridad.

7. LECCIONES SOBRE SEGURIDAD

A patrones, armadores y cofradías de pescadores

1. Que se fomente el uso de chalecos salvavidas de trabajo en todo momento.
2. Que se haga uso de los medios radioeléctricos de a bordo para comunicaciones en caso de emergencia