



INFORME CIAIM-18/2018

Hundimiento de la embarcación de pesca JOVEN PEPITO en las inmediaciones de la Bahía de Algeciras el 3 de abril de 2017

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 JOVEN PEPITO



Figura 2. Zona del accidente

1. SÍNTESIS

El día 3 de abril de 2017 alrededor de las 05:25 horas UTC, la embarcación de pesca (E/P) JOVEN PEPITO, con 2 tripulantes a bordo, se inundó debido a una vía de agua en la Bahía de Algeciras. Finalmente, la embarcación se hundió. Los naufragos fueron rescatados por una embarcación de prácticos que estaba por la zona. No hubo rastros de contaminación.

1.1. Investigación

La CIAIM recibió la notificación del suceso el día 3 de abril de 2017. 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 14 de noviembre de 2018 y, tras su posterior aprobación, fue publicado en marzo de 2019.

* * *

INFORME CIAIM-18/2018

Hundimiento de la embarcación de pesca JOVEN PEPITO en las inmediaciones de la Bahía de Algeciras el 3 de abril de 2017

2. DATOS OBJETIVOS

Tabla 1. Datos del buque / embarcación

Nombre	JOVEN PEPITO
Pabellón / registro	España
Identificación	Matrícula: 3ª Huelva 3-1123
Tipo	Pesquero de artes menores
Características principales	<ul style="list-style-type: none">• Eslora total: 6,45 m• Manga: 2,2 m• Arqueo bruto: 1,98 GT• Material del casco: P.R.F.V.• Propulsión: motor diésel de 23,24 kW
Propiedad y gestión	La embarcación tenía un único propietario
Sociedad de clasificación	No clasificado
Pormenores de construcción	Construida en 1955, constructor desconocido. Ver apartado 2.1.2 en este informe
Dotación mínima de seguridad	2 tripulantes: 1 patrón y 1 marinero

Tabla 2. Pormenores del viaje

Puertos de salida / escala / llegada	Salida y llegada en Algeciras, sin escalas.
Tipo de viaje	Pesca local.
Información relativa a la carga	Sin carga.
Dotación	Dos tripulantes, con titulación habilitante.
Documentación	El pesquero tenía el despacho en vigor y disponía del Certificado de Conformidad para embarcaciones de pesca.

Tabla 3. Información relativa al suceso

Tipo de suceso	Hundimiento
Fecha y hora	3 de abril de 2017, 05:25 hora local
Localización	36° 9,32' N; 5° 25,87' W
Operaciones del buque y tramo del viaje	En navegación hacia el caladero habitual
Lugar a bordo	Zona indeterminada del casco bajo la flotación
Daños sufridos en el buque	Hundimiento de la embarcación
Heridos / desaparecidos / fallecidos a bordo	No

INFORME CIAIM-18/2018

Hundimiento de la embarcación de pesca JOVEN PEPITO en las inmediaciones de la Bahía de Algeciras el 3 de abril de 2017

Contaminación	La correspondiente a los hidrocarburos y otros materiales en la embarcación hundida. No se detectó contaminación en la zona
Otros daños externos al buque	No
Otros daños personales	No

Tabla 4. Condiciones marítimas y meteorológicas

Viento	Viento de dirección variable y fuerza Beaufort 2 (4 a 6 nudos), arceciando a fuerza 3 (7 a 10 nudos) o 4 (11 a 16 nudos) del E
Estado de la mar	Rizada (0 a 0,1m) o marejadilla (0,1 a 0,5 m)
Visibilidad	Áreas de brumas matinales. Intervalos de visibilidad regular.

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

Organismos intervinientes	SASEMAR Prácticos de Algeciras
Medios utilizados	<ul style="list-style-type: none">• Embarcación de salvamento (E/S) SALVAMAR DUBHE• Helicóptero de salvamento (H/S) HELIMER 203• Embarcación auxiliar del buque de salvamento (B/S) LUZ DE MAR• Embarcación de prácticos
Rapidez de la intervención	Inmediata
Medidas adoptadas	<ul style="list-style-type: none">• Movilización de varias unidades de salvamento marítimo.• Comunicaciones con buques en la zona.
Resultados obtenidos	Rescate de los dos tripulantes.

2.1.Otros datos

2.1.1. Licencia de pesca

La embarcación, disponía de una licencia de pesca quinquenal para el caladero del Mediterráneo con artes menores con fecha de alta el día 13/12/2016 y fecha de validez hasta el día 12/12/2021.

2.1.2. Antecedentes. Expediente de regularización.

En las bases de datos de la DGMM¹ consta como año de construcción de la embarcación el año 1955, y la entrada en servicio en el año 1966. No figura el nombre del constructor.

Esta embarcación fue admitida en un expediente de regularización en el año 2005 en la Capitanía Marítima de Huelva, de acuerdo con la Ley 62/2003, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social², y el Real Decreto 499/2004, de 1 de abril, sobre reactivación de buques no inscritos en el Censo de la flota pesquera operativa, y la actualización de buques irregulares.

La Capitanía Marítima³, realizó la inscripción de la embarcación en el registro marítimo y emitió los correspondientes certificados tras verificar las dimensiones y comprobar el estado general de la embarcación.

En el año 2014 cambió de titular a un armador de Algeciras.

En Algeciras, se le emitió el 4 de abril de 2014 un Certificado de Conformidad para embarcaciones existentes según el RD 543/2007, de 27 de abril, por el 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).

Este certificado se emite sin caducidad en embarcaciones de menos de 6 metros de eslora (L)⁴. Este tipo de embarcación se somete a un único reconocimiento inicial y queda fuera del ámbito de los reconocimientos de renovación, intermedios o en seco determinados por el mencionado Real Decreto.

2.1.3. Documentación empleada para la redacción de este informe:

- Certificados del buque y datos del registro de buques.
- Informe general de la emergencia de Salvamento Marítimo.
- Parte meteorológico emitido por Salvamento Marítimo.
- Comunicación de incidencias de la Corporación de Prácticos Puerto Bahía de Algeciras SLP.
- Declaración jurada de la tripulación de la embarcación ante la Capitanía Marítima.
- Comunicación de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras.

¹ Dirección General de la Marina Mercante.

² Artículo 113 sobre la actualización de las inscripciones en el Registro de Buques y Empresas Navieras: Los armadores o propietarios de embarcaciones de pesca en las que el material del casco, la potencia propulsora de sus motores o los valores reales de eslora, manga, puntal o arqueo no coincidan con los datos correspondientes anotados en el Registro de Buques y Empresas Navieras no incurrirán en responsabilidad administrativa siempre que insten la actualización de tales datos [...]

³ Previo informe vinculante de la Delegación Provincial de la Consejería de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía en Huelva.

⁴ Aunque esta embarcación tenía una eslora total de 6,45 m, según el mencionado Real Decreto, "en las embarcaciones menores de 15 m de eslora total, se podrá tomar como eslora (L) el 80 % de dicha eslora total".



3. DESCRIPCIÓN DETALLADA

El relato de los acontecimientos se ha realizado a partir de los datos, declaraciones e informes disponibles. Las horas referidas son UTC.

El día 3 de abril sobre las 05:00 horas la embarcación JOVEN PEPITO se encontraba navegando en aguas de la Bahía de Algeciras, dirigiéndose a calar la red, cuando sus tripulantes escucharon un fuerte golpe en el casco por la zona de proa. De inmediato, fueron a comprobar el recinto del motor propulsor y la bodega. No observaron ninguna anomalía, por lo que siguieron navegando.

A los veinte minutos aproximadamente, al percibir que la embarcación le costaba navegar y se había reducido la velocidad, volvieron a comprobar la zona del motor, observando que estaba llena de agua. La alarma de sentinas no sonó en ningún momento.

Alertados, llamaron por VHF a Tarifa Tráfico⁵ y a continuación intentaron redirigir la embarcación a la costa más cercana. No lograron alcanzar la costa y la embarcación se hundió a los pocos minutos.

Del informe general de la emergencia de Salvamento Marítimo se tiene la siguiente secuencia horaria desde el conocimiento del accidente por el CCS⁶ Algeciras:

05:25 horas. En el CCS Algeciras escucharon por el canal 16 de VHF una llamada a Tarifa Tráfico de una persona alertando de que tenía una vía de agua en su embarcación. Decía encontrarse en la entrada de la dársena de la bahía de Algeciras, debajo del puente.

05:27 horas. El CCS Algeciras intentó contactar con la embarcación sin recibir respuesta.

05:28 horas. La gabarra de consumo PETROMAR, que estaba anclada en el fondeadero B, informó al CCS Algeciras de que estaban viendo a 2 personas en el agua, con lo cual, procedían a arriar un bote para ir en su rescate.

05:30 horas. El CCS Algeciras movilizó a varias unidades de salvamento marítimo: la E/S SALVAMAR DUBHE, el H/S HELIMER 203 y la embarcación auxiliar del B/S LUZ DE MAR.

05:32 horas. En el radar del CCS Algeciras observaron que la embarcación de prácticos NAVÍO se encontraba navegando cerca de la zona del accidente por lo que les solicitaron su colaboración.

05:34 horas. Los prácticos informaron al CCS Algeciras de que tenían a los dos tripulantes a bordo, aparentemente en buen estado, y que se dirigían al atraque de las embarcaciones de prácticos.

05:35 horas. El CCS Algeciras desmovilizó al H/S HELIMER 203 y a la embarcación auxiliar del B/S LUZ DE MAR.

05:41 horas. El CCS Algeciras solicitó una ambulancia no medicalizada a través del 112.

⁵ Dispositivo de control de tráfico de la Bahía de Algeciras.

⁶ Centro de Coordinación de Salvamento, de Sasemar.

INFORME CIAIM-18/2018

Hundimiento de la embarcación de pesca JOVEN PEPITO en las inmediaciones de la Bahía de Algeciras el 3 de abril de 2017

07:00 horas. La E/S SALVAMAR DUBHE, que había estado rastreando la zona del accidente, informó al CCS Algeciras que no habían encontrado ningún resto de la embarcación (ni de aparejos, aro salvavidas u otros pertrechos de la embarcación).

Los tripulantes fueron trasladados al hospital en la ambulancia con síntomas leves de hipotermia.

* * *

4. ANÁLISIS

Al no haberse reflatado la embarcación, no se dispone de evidencias que permitan realizar un análisis técnico del accidente.

Sobre la posibilidad de que algún objeto extraño estuviera flotando en las inmediaciones del lugar del accidente, según la autoridad portuaria de la bahía de Algeciras, no consta que hubiera objetos flotantes que pudieran haber representado un peligro para la navegación en ese día del accidente ni anteriores a la fecha. No obstante, es posible que la embarcación chocara con algún objeto no detectado previamente y por lo tanto no notificado a las autoridades por otras embarcaciones o buques.

Por otro lado, no se conserva ningún documento del proyecto de la embarcación o sus detalles constructivos. Por lo tanto, no se puede analizar la idoneidad de la construcción.

La embarcación era mantenida por un carpintero, pero no en un astillero o taller en concreto, y no se dispone de documentación sobre los trabajos de mantenimiento realizados meses antes del accidente.

4.1. Equipo de salvamento

Según el Certificado de Conformidad, el pesquero no disponía de radiobaliza satelitaria, y contaba con una exención para llevar balsa salvavidas, siempre que navegase a menos de 3 millas de la costa, en compañía de otros pesqueros, y que dispusiera de un equipo GMDSS⁷ portátil.

También según el certificado, el pesquero disponía de dos chalecos salvavidas de trabajo y dos de abandono. Los tripulantes fueron rescatados del agua con los chalecos salvavidas puestos.

5. CONCLUSIONES

De acuerdo con la protesta de mar del patrón, la embarcación se hundió como consecuencia de un golpe bajo la línea de la flotación con algún objeto que se encontraría flotando y que causó una grieta en el casco provocando la inundación.

La CIAIM no dispone de evidencias que permitan confirmar, desmentir o ampliar esta declaración, por lo que no ha podido alcanzar ninguna conclusión sobre el origen de la pérdida de la embarcación.

6. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

A la vista de las conclusiones, no se realizan recomendaciones de seguridad.

⁷ *Global Maritime Distress and Safety System*, Sistema global de socorro y seguridad marítimos, por sus siglas in inglés