



## INFORME CIAIM-14/2016

Embarrancada del pesquero SANTO NIÑO en Punta Rasca (Santa Cruz de Tenerife), el 06 de marzo de 2016

### ADVERTENCIA

Este informe ha sido elaborado por la Comisión 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 único objetivo de la CIAIM al investigar accidentes e incidentes marítimos es la prevención de futuros accidentes mediante la determinación de las causas y circunstancias que produjeron los sucesos investigados.

El presente informe no se ha escrito con intención de que tenga valor alguno en litigios ante órganos judiciales y no persigue la evaluación de responsabilidades, ni la determinación de culpabilidades.

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



Figura 1. Pesquero SANTO NIÑO



Figura 2. Zona del accidente

## 1. SÍNTESIS

El día 5 de marzo de 2016 el pesquero SANTO NIÑO partió del puerto de Santa Cruz de Tenerife para pescar atún con cebo vivo. Durante todo el día y parte de la noche estuvieron haciendo acopio de carnada para comenzar a la mañana siguiente la pesca del atún. El día 6 de marzo de 2016 a las 18:49 horas tras finalizar la jornada de pesca, emprendieron la navegación hacia la zona de Los Cristianos para fondear buscando condiciones meteorológicas y marítimas más propicias. Alrededor de las 22:09 horas, estando el patrón solo en el puente, el pesquero embarrancó cerca del faro de Punta Rasca. A consecuencia del impacto se produjeron daños en la quilla y una grieta en uno de los tanques de combustible de la banda de estribor. El pesquero intentó zafarse por sus propios medios produciéndose daños en la reductora al intentar dar atrás. Con ayuda de otro pesquero consiguieron zafarse de la embarrancada y fueron remolcados hasta Playa de San Juan, donde unos buzos realizaron una reparación de fortuna de la grieta del tanque para detener la pequeña fuga de combustible.

### 1.1. Investigación

La CIAIM recibió la notificación del suceso el día 7 de marzo de 2016. El mismo día el suceso fue calificado provisionalmente como "accidente 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 13 de julio de 2016 y, tras su posterior aprobación, fue publicado en marzo de 2017.

\* \* \*

## 2. DATOS OBJETIVOS

Tabla 1. Datos del buque

Nombre	SANTO NIÑO
Pabellón / registro	España
Identificación	Matrícula 3ª-AL-2-4-98 NIB <sup>1</sup> 193991
Tipo	Pesquero de Altura
Características principales	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eslora total: 29,85 m</li> <li>• Eslora (L): 25,06 m</li> <li>• Manga: 6,8 m</li> <li>• Arqueo bruto: 138,08 GT/119,99 TRB</li> <li>• Material de casco: acero</li> <li>• Propulsión: motor diésel de 308,82 kW</li> </ul>
Propiedad y gestión	La embarcación era propiedad de Pescados Ramón e Hijos S.L (Santa Cruz de Tenerife)
Construcción	Construido el año 1998 en Astilleros la Parrilla, S.A. San Esteban de Pravia (Asturias), España
Dotación mínima de seguridad	La tripulación mínima de seguridad expedida por el Director General de la Marina Mercante el 15 de septiembre de 2006 era de 5 tripulantes: 1 patrón, 1 jefe de máquinas, 1 oficial de máquinas y 2 marineros.

Tabla 2. Pormenores del viaje

Puertos de salida / escala / llegada	Salida de la dársena pesquera de Santa Cruz de Tenerife y llegada a Playa de San Juan, sin escalas
Tipo de viaje	Pesca de altura
Información relativa a la carga	Capturas y aparejos
Dotación	11 tripulantes: 1 patrón costero polivalente y 10 marineros.
Documentación	<p>El tipo de navegación autorizada según la resolución de despacho de fecha 4 de marzo de 2016 y validez hasta el 4 de junio de 2016, expedida en la Capitanía Marítima de Tenerife era para buques y embarcaciones de pesca de altura.</p> <p>El pesquero no cumplía con la tripulación mínima de seguridad. Dos de los marineros tenían el certificado de Marinero Pescador caducado, siendo uno de ellos apto solo para navegación costera.</p>

<sup>1</sup> Número de Identificación de Buque

INFORME CIAIM-14/2016

Embarrancada del pesquero SANTO NIÑO en Punta Rasca (Santa Cruz de Tenerife), el 06 de marzo de 2016

Tabla 3. Información relativa al suceso

Tipo de suceso	Embarrancada
Fecha y hora	6 de marzo de 2016, 22:09 hora local
Localización	28° 0,0' N; 16° 41,9' W
Operaciones del buque y tramo del viaje	En navegación hacia Los Cristianos desde el caladero al sur de la isla de Tenerife.
Lugar a bordo	En el casco bajo la flotación.
Daños sufridos en el buque	Grieta de aproximadamente 1,5 cm en el tanque de gasoil situado a proa en la banda de estribor, por la que salían cantidades limitadas de gasoil de manera no continua. Abolladuras en la quilla, rotura de filtros de tomas de mar y del domo de la ecosonda. Avería en la reductora, al intentar zafarse por sus propios medios de la embarrancada.
Heridos / desaparecidos / fallecidos a bordo	No
Contaminación	Derrame de gasoil (Extensión aproximada 200-250 m por 5-10 m )
Otros daños externos al buque	No
Otros daños personales	No

Tabla 4. Condiciones marítimas y meteorológicas

Viento	Beaufort fuerza 5 (17 a 21 nudos) del ENE
Estado de la mar	Fuerte marejada
Visibilidad	Buena

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

Organismos intervinientes	SASEMAR
Medios utilizados	<ul style="list-style-type: none"> <li>• H/S<sup>2</sup> HELIMER 205</li> <li>• E/S<sup>3</sup> SALVAMAR ALPHERATZ</li> <li>• E/S SALVAMAR CANOPUS</li> <li>• Pesqueros de la zona</li> </ul>
Rapidez de la intervención	Inmediata

<sup>2</sup> Helicóptero de salvamento

<sup>3</sup> Embarcación de salvamento

INFORME CIAIM-14/2016

Embarrancada del pesquero SANTO NIÑO en Punta Rasca (Santa Cruz de Tenerife), el 06 de marzo de 2016

---

Medidas adoptadas	Movilización de helicóptero y embarcaciones.
Resultados obtenidos	Remolque del pesquero hasta playa San Juan por otro pesquero. Evaluación de los daños ocasionados en la obra viva por medio de una inspección submarina y sellado de la grieta.

\* \* \*

### 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.

El día 5 de marzo sobre las 11:30 horas el pesquero SANTO NIÑO, dedicado a la pesca de atún con cebo vivo, partió de la dársena pesquera de SANTA CRUZ DE TENERIFE con 11 tripulantes a bordo, estando el patrón de guardia en la navegación.

El pesquero se dirigió a la zona de los acantilados de los Gigantes en la costa oeste de la isla, para pescar cebo destinado a servir de carnada para la pesca del atún.

De 14:00 a 16:00 horas, el patrón se retiró a descansar quedando al cargo de la navegación uno de los marineros.

A las 22:00 horas, pararon el barco hasta cerca de la medianoche. El patrón se encontraba pendiente de las tareas de preparación de la carnada y de la guardia en el puente, subiendo y bajando del puente a la cubierta principal.

A medianoche emprendieron nuevamente la navegación hasta la 01:00 horas del día 6 de marzo de 2016.

A las 01:00 horas volvieron a parar el barco hasta las 05:00 horas, quedando el patrón de guardia. Uno de los marineros se hizo cargo de la navegación desde las 05:00 horas hasta las 08:00 horas, en la que el patrón volvió a encargarse de la guardia.

Ese día pescaron unos 2000 kg de atún. Sobre las 18:49 horas, emprendieron la navegación hacia la zona de Los Cristianos para fondear buscando condiciones meteorológicas y marítimas más propicias. El mar venía por la banda de estribor y el viento era del NE, de fuerza entre 4 y 5 en la escala Beaufort según las declaraciones. Navegaban intentando capear el temporal, recibiendo las olas por la amura evitando atravesarse a la mar.

En el puente se encontraban el patrón y un marinero. El patrón navegaba a la vista y mediante los equipos de ayuda a la navegación que disponía en el puente. La visibilidad era buena.

A unas 3 millas de la costa, en las proximidades del faro de Punta Rasca, el patrón se quedó solo en el puente. Poco después, a las 22:09 horas el pesquero embarrancó en Punta Rasca (ver figura 3). El patrón manifestó que su intención era haber cambiado de rumbo cuando se encontraran a una milla del lugar donde se produjo el embarrancamiento, pero se le pasó, "se le fue un poco la cabeza de lo cansado que estaba". El barco se detuvo quedando enganchado por la quilla. El patrón no se percató de la situación de peligro hasta que se produjo la embarrancada.

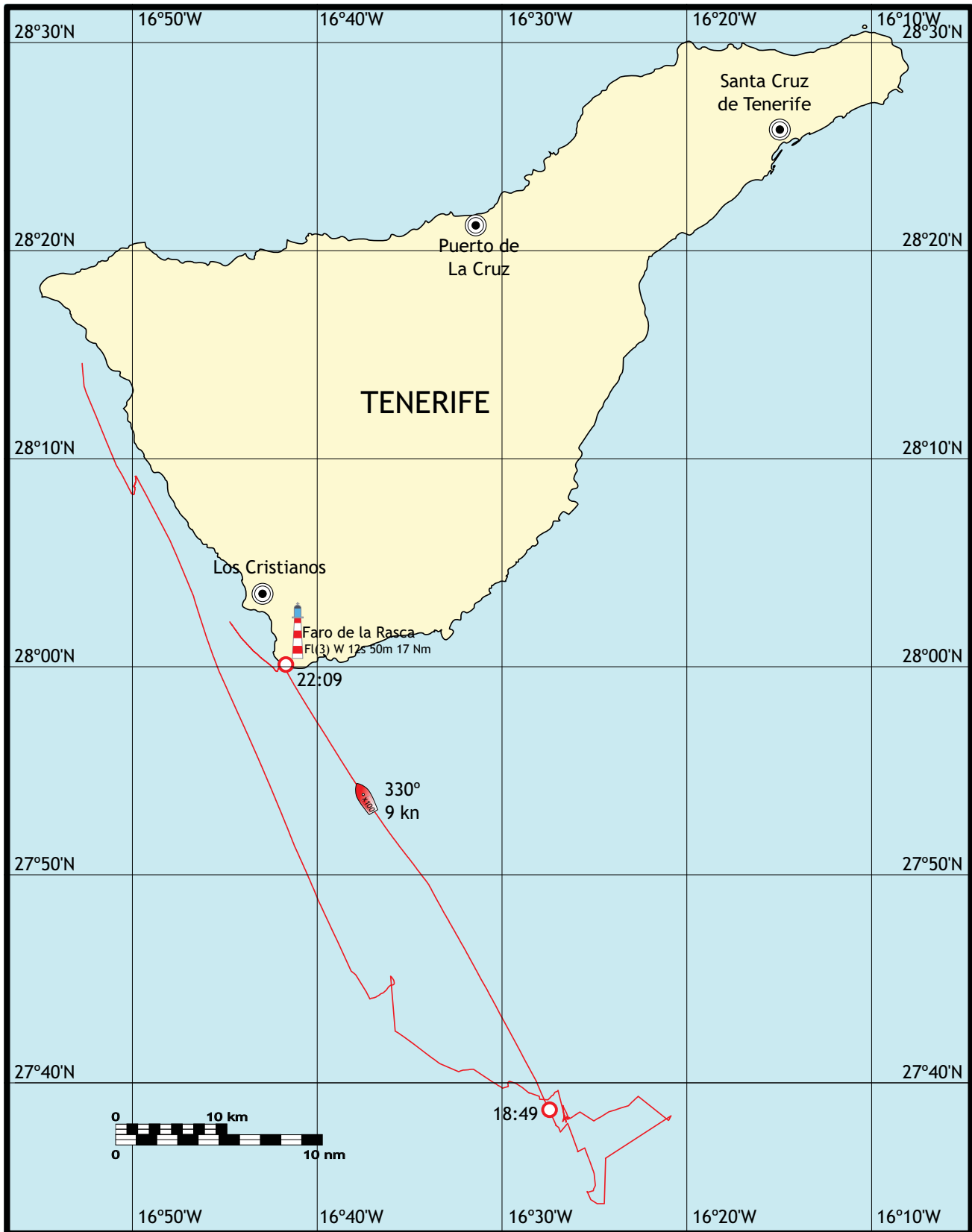


Figura 3. Ruta del Pesquero SANTO NIÑO

El embarrancamiento originó daños en la quilla y una grieta en uno de los tanques de combustible de la banda de estribor (Ver figuras 4, 5,6).

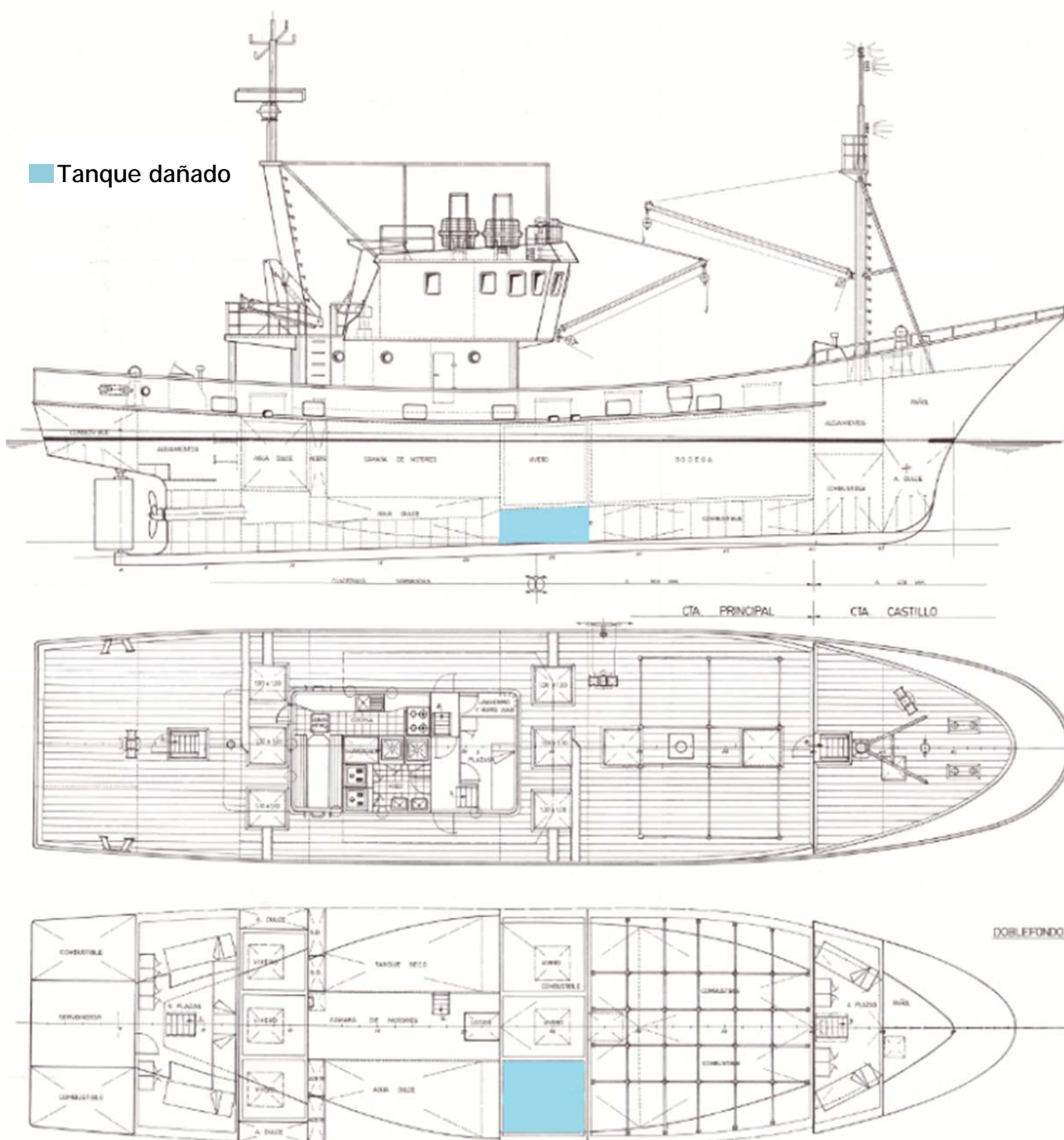


Figura 4. Disposición general buque pesquero SANTO NIÑO



## INFORME CIAIM-14/2016

Embarrancada del pesquero SANTO NIÑO en Punta Rasca (Santa Cruz de Tenerife), el 06 de marzo de 2016

---

A las 22:18 horas, el pesquero SANTO NIÑO contactó por el canal 16 de VHF con el CCR<sup>4</sup> Las Palmas, el cual informó al CCS<sup>5</sup> Tenerife que el pesquero SANTO NIÑO había embarrancado en la posición de latitud 28° 0,0'N y longitud 16° 41,9' W, en Punta Rasca, costa sur de Tenerife. No observaron ninguna vía de agua, vaciaron los viveros para zafarse dando toda atrás. El CCS Tenerife movilizó a la E/S SALVAMAR ALPHEATZ. Comprobaron en el Anuario de Mareas que la próxima pleamar sería a las 23:26 horas.

A las 22:30 horas, el pesquero confirmó al CCS Tenerife que a bordo llevaban 25 t de gasoil, 500 l de aceite (300 l en bidones y 200 l en los motores) y 400 l de aceite hidráulico. También indicó que el barco había tocado fondo en la zona de proa donde están situados los tanques de combustible, sin que se observasen derrames. Había una pequeña brisa procedente de tierra.

A las 22:41 horas, el pesquero SANTO NIÑO informó al CCS Tenerife que el pesquero NUEVO CARMEN NIEVES había tirado de ellos logrando zafarlos de la embarrancada y que iban a intentar arrancar la máquina. Se observó en la pantalla de VTS<sup>6</sup> que según el AIS<sup>7</sup> el pesquero SANTO NIÑO estaba dando avance a una velocidad de 2 nudos.

A las 22:45 horas, se movilizó al H/S HELIMER 205, solicitando que portara una bomba de achique.

A las 23:00 horas, la E/S SALVAMAR ALPHERATZ confirmó que se encontraba en la zona y que había dos pesqueros próximos al pesquero SANTO NIÑO en tareas de remolque del mismo. También informó que acababa de hablar con el patrón del pesquero y que le había indicado que en esos momentos no tenían ninguna vía de agua, pero sí un problema en la reductora al haberse quedado engranada atrás, a consecuencia de la intensidad con la que habían intentado zafarse del embarrancamiento. Si solventaban el problema su intención era dirigirse a su puerto base y en caso contrario ser remolcados por el pesquero ESTELA Y MANUEL hasta Playa San Juan donde se realizaría una inspección submarina de la obra viva.

A las 2:00 horas del día 7 de marzo el B/P SANTO NIÑO quedó fondeado en Playa de San Juan, a la espera de que al día siguiente fuera inspeccionado su casco.

A las 07:15 horas se movilizó a la E/S SALVAMAR CANOPUS para comprobar la presencia de gasoil. Confirmó la existencia de una mancha de gasoil de unos 250 x 5-10 m que derivaba hacia el oeste, y procedió a su dispersión batiendo la mancha con la hélice.

A las 13:16 horas, los buzos terminaron de taponar la grieta del casco del pesquero SANTO NIÑO, La dimensión aproximada de la grieta era de 1,5 cm por la que salían cantidades limitadas de gasoil de manera no continua. La fuga fue taponada con masilla.

A las 19:25 horas, el CCS Tenerife observó en el AIS al pesquero ESTELA Y MANUEL salir del puerto de Playa San Juan y aproximarse al pesquero SANTO NIÑO. A las 20:00 horas, ambos pesqueros navegaban a 5 nudos. El Capitán Marítimo de Tenerife informó a los pesqueros de que

---

<sup>4</sup> Centro de comunicaciones radiomarítimas

<sup>5</sup> Centro de coordinación de salvamento

<sup>6</sup> *Vessel Traffic Service* / Servicio de tráfico marítimo

<sup>7</sup> *Automatic Identification System* / Sistema automático de identificación

no tenían autorización para realizar el remolque. El B/P SANTO NIÑO quedó fondeado durante la noche hasta obtener la autorización.

El día 8 de marzo de 2016 a las 11:02 horas, el pesquero SANTO NIÑO, informó al CCS Tenerife que por orden de su armador no irían a Las Palmas, sino que entrarían en Playa San Juan remolcados por el pesquero ESTELA Y MANUEL, para ser reparado.

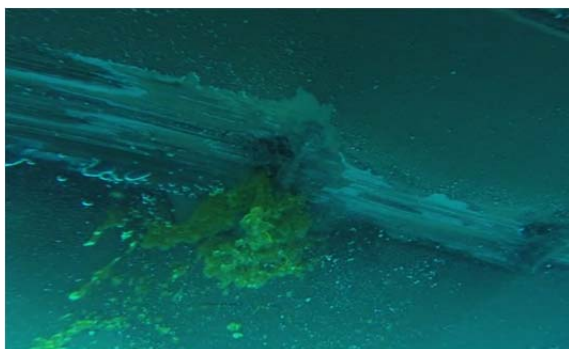


Figura 5. Grieta del tanque



Figura 6. Grieta reparada

A las 11:20 horas, el Capitán Marítimo de Tenerife autorizó el atraque en el puerto de Playa San Juan. El pesquero atracó a las 13:15 horas, siendo visitado a continuación por inspectores de la Capitanía Marítima de Tenerife. El alcance de la avería, el seguimiento de las reparaciones en el casco y el taponamiento de la fuga del tanque de combustible del fondo fueron comprobados por la Inspección de Buques de la Capitanía Marítima de Tenerife.

\* \* \*

#### 4. ANÁLISIS

Cuando se produjo el accidente el patrón se encontraba solo en el puente, al haberse marchado el mariner. Según manifestó se quedó dormido despertándose tras el embarrancamiento.

En el momento del accidente el patrón llevaba a cargo de la navegación desde las 08:00 horas hasta las 22:09 horas que se produjo el embarrancamiento, por lo que llevaba unas 14 horas de servicio continuado, tras un descanso previo de 3 horas.

Según las declaraciones el pesquero salió de puerto el día 5 de marzo de 2016 a las 11:30 horas, estando el patrón al mando hasta las 14:00 horas.

A las 14:00 horas se retiró a descansar hasta las 16:00 horas.

Desde las 16:00 horas hasta las 05:00 horas del día 6 de marzo estuvo de guardia.

A las 05:00 horas se retiró a descansar hasta las 08:00 horas.

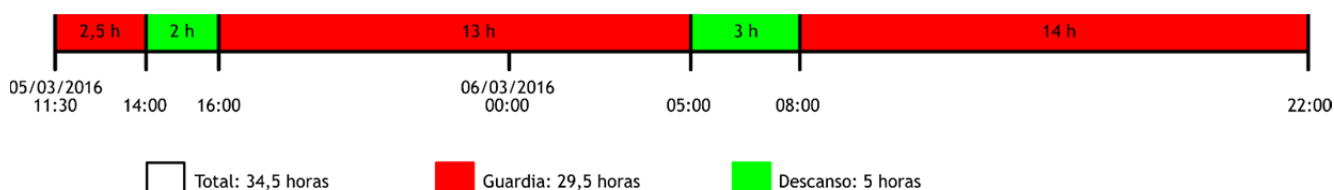


Figura 7. Periodos de guardia y de descanso del patrón del SANTO NIÑO desde que salió de puerto hasta que se produjo el accidente

Desde que el pesquero salió de puerto hubo periodos de tiempo en los que estuvo parado, pero en ellos el patrón no pudo descansar, al estar pendiente de la carnada y demás asuntos relacionados con el correcto funcionamiento del pesquero.

En dicho intervalo de 17 horas y media, el patrón descansó dos periodos de tiempo: el primero de 2 horas y el segundo de 3 horas. En dicho intervalo de tiempo no se respetó el descanso mínimo de 6 horas que deben tener los trabajadores entre el final de una jornada y el comienzo de la siguiente (véase la sección 4.1).

La noche previa al el accidente estuvieron preparando la carnada, para empezar la pesca del atún a la mañana siguiente. En opinión de los tripulantes, las noches en las que se prepara la carnada apenas se puede descansar. Durante las noches siguientes es posible descansar ya que el buque no navega, sino que se echa un ancla flotante, se encienden las luces de navegación y la tripulación se retira a descansar, quedando de guardia un mariner. Estos marineros normalmente realizan guardias de 3 horas de duración. Cuando termina la guardia, el mariner se encarga de avisar a su sustituto, mientras el patrón se queda en el puente hasta que llega otro mariner. Si todo está en orden el patrón se retira a descansar hasta las 06:00 horas en que toma él el relevo y comienzan las faenas de pesca. Al tener estas interrupciones entre los periodos de descanso, el patrón no descansa un intervalo seguido de 6 horas.

#### 4.1. Jornadas de trabajo y de descanso

El RD 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo, en su texto consolidado del 17 de diciembre de 2011, indica en la subsección 5ª Trabajo en la mar:

##### Artículo 16, tiempo de trabajo en el mar

1. Los trabajadores no podrán realizar una jornada total diaria superior a 12 horas, incluidas, en su caso, las horas extraordinarias, tanto si el buque se encuentra en puerto como en la mar, salvo en los siguientes supuestos:
  - a. En los casos de fuerza mayor en que sea necesario garantizar la seguridad inmediata del buque o de las personas o la carga a bordo, o para socorrer a otros buques o personas que corran peligro en alta mar.
  - b. Cuando se trate de proveer al buque de víveres, combustible o material lubricante en casos de apremiante necesidad, de la descarga urgente por deterioro de la mercancía transportada o de la atención debida por maniobras de entrada y salida a puerto, atraque, desatraque y fondeo.

Salvo en los supuestos de fuerza mayor a los que se refiere el párrafo a) anterior, en los que la jornada se podrá prolongar por el tiempo que resulte necesario, la jornada total resultante no podrá exceder en ningún caso de 14 horas por cada periodo de 24 horas, ni de 72 horas por cada periodo de 7 días.

##### Artículo 17, descanso entre jornadas

1. Se considerará tiempo de descanso en la mar aquel en que el trabajador esté libre de todo servicio.

En las embarcaciones dedicadas a la pesca, el descanso entre jornadas se adecuará a las siguientes normas:

- a. Entre el final de una jornada y el comienzo de la siguiente los trabajadores tendrán derecho a un descanso mínimo de seis horas.
- b. Respetando lo establecido en el párrafo anterior, en los convenios colectivos se podrá acordar la distribución de las horas de descanso en un máximo de dos periodos. En este supuesto, el intervalo entre dos periodos consecutivos no excederá de 14 horas.

#### 4.2. Resolución de tripulación mínima de seguridad y de despacho

La tripulación mínima de seguridad es el conjunto de oficiales y subalternos, además del capitán o patrón, con indicación de su número y atribuciones, que precisa el buque de pesca o embarcación de pesca según su arqueo, eslora, potencia, actividad y tipo de navegación, para realizar con seguridad las guardias de mar, fondeos y maniobras, así como dar respuesta a las situaciones de emergencia.

## INFORME CIAIM-14/2016

Embarrancada del pesquero SANTO NIÑO en Punta Rasca (Santa Cruz de Tenerife), el 06 de marzo de 2016

---

El pesquero SANTO NIÑO disponía de una resolución de tripulación mínima de seguridad, expedida por el Director General de la Marina Mercante de fecha 15 de septiembre de 2006, formada por un patrón, un jefe de máquinas, un oficial de máquinas y dos marineros.

Esta resolución fue expedida con anterioridad a la entrada en vigor del Real Decreto (RD) 963/2013, de 5 de diciembre, por el que se fijan las tripulaciones mínimas de seguridad de los buques de pesca y auxiliares de pesca y se regula el procedimiento para su asignación. De acuerdo con la disposición transitoria única de ese RD, esta resolución era válida ya que no se daba ninguno de los supuestos del artículo 14:

“ ...

- a) El buque o embarcación sufra modificaciones estructurales que afecten a sus dimensiones o características técnicas principales, cuando se produzcan cambios en el aparato propulsor que supongan variación de la potencia o cuando existan alteraciones en las navegaciones u operativa.
- b) El buque o embarcación incorpore elementos tecnológicos susceptibles de permitir la modificación de las tripulaciones mínimas de seguridad.
- c) Se modifique, de forma significativa, la organización del tiempo de trabajo y guardias a bordo.

“

Según este RD la tripulación mínima de seguridad para un pesquero de altura mayor de 24 m estaría compuesta por un patrón, un segundo patrón, un primer mecánico, un segundo mecánico, dos marineros y dos engrasadores.

El pesquero disponía de una Resolución de Despacho expedida por la Capitanía Marítima de Tenerife el día 4 de marzo de 2016 con validez hasta el 4 de junio de 2016. En ella el tipo de navegación autorizada era la pesca de altura.

El número de tripulantes autorizado era de 11 con los siguientes cargos a bordo:

- 1 Patrón costero polivalente.
- 10 Marineros

Según el citado RD 963/2013, en su artículo 16 (simultáneo de funciones) se indica:

El simultáneo de funciones, de capitán o patrón al mando y jefe de máquinas o primer mecánico, [...] solo se admitirá en las embarcaciones dedicadas a la bajura y hasta 24 m de eslora (L), que no realicen mareas de mayor duración de 48 horas y que no se alejen más de 60 millas de la costa, que dispongan de instalaciones de máquinas sin dotación permanente acreditado en la información técnica del certificado de conformidad y siempre que los tripulantes que simultanean dispongan de un título o títulos que otorguen la correspondiente polivalencia y no sobrepasen las horas de descanso establecidas en la normativa laboral.

La resolución de despacho del B/P SANTO NIÑO, le autorizaba a la pesca de altura, no indicando ninguna restricción al mismo.

Según el artículo 4 del RD 963/2013 (Definiciones), se define pesca de altura como aquella que se realiza con mareas de duración inferior a 3 semanas y superior a 24 horas.

Las mareas de pesca del pesquero SANTO NIÑO tenían una duración de 12 a 14 días. Tras ellas descansaban en tierra 1 o 2 días. Las vacaciones solían disfrutarse de diciembre a febrero o marzo, aprovechando para poner el pesquero al día para la nueva marea de pesca.

El patrón disponía de los títulos de patrón 2ª pesca litoral y de patrón costero polivalente autorizado para la provincia marítima de Tenerife.

Con esta resolución de despacho no se cumplía la resolución de tripulación mínima de seguridad, no siendo suficiente para poder realizar con seguridad las guardias de navegación en este tipo de buques, aunque hay que destacar, que desde que salió de puerto el día 5 de marzo de 2016 hasta que tuvo lugar el accidente, aún no habían transcurrido 48 horas y el pesquero no se había alejado más de 60 millas de la costa.

### 4.3.Vigilancia

Según la regla 5 (Vigilancia), del Reglamento Internacional para prevenir los abordajes (RIPA), todos los buques mantendrán en todo momento una eficaz vigilancia visual y auditiva, utilizando asimismo todos los medios disponibles que sean apropiados a las condiciones del momento, para evaluar plenamente la situación y el riesgo de abordaje.

Según manifestó el patrón momentos antes de que se produjera el accidente, en el puente se encontraban él y dos marineros que le ayudaban en la guardia de la navegación. Cuando ya estaban próximos a tierra a unas 3 millas del faro de Punta Rasca, siendo la visibilidad buena, los dos marineros abandonaron el puente quedándose el patrón solo. Según manifestó su intención era haber cambiado de rumbo cuando se encontraran a 1 milla del lugar donde se produjo el embarrancamiento pero "se le pasó, se le fue un poco la cabeza de lo cansado que estaba".

Debido al cansancio acumulado el patrón no estaba realizando una vigilancia eficaz en la navegación ya que según el manifestó no se dio cuenta de la situación de peligro hasta que se produjo el embarrancamiento. El sistema de guardias establecido en el pesquero no permitía realizar una guardia efectiva al no respetar los periodos de descanso del patrón.

Por otro lado el personal encargado de la guardia no tenía las titulaciones necesarias para ejercer la misma en un pesquero de altura.

Según el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para el Personal de los buques Pesqueros, 1995. Se indica en el capítulo IV, Guardias, regla 1, principios fundamentales que procede observar en las guardias de navegación a bordo de los buques pesqueros:

1. Las Administraciones señalarán a la atención de los propietarios y armadores de buques pesqueros, patrones y personal encargado de las guardias los siguientes principios que procede observar para garantizar en todo momento una guardia de navegación segura.
2. El patrón de todo buque pesquero garantizará que se toman las disposiciones adecuadas para mantener una guardia de navegación segura. Durante los periodos en que estén de guardia, y bajo la autoridad general del patrón, los oficiales encargados de este servicio

serán responsables de que el buque navegue con seguridad, velando especialmente porque no sufra abordaje ni varada. [...].

4. En ruta hacia o desde el caladero

4.1. Organización de la guardia de navegación:

4.1.1. La composición de la guardia será en todo momento suficiente y adecuada a las circunstancias reinantes, y al determinarla se tendrá en cuenta la necesidad de mantener un servicio de vigía adecuado.

4.1.2. Al determinar la composición de la guardia se tendrá en cuenta, entre otros, los siguientes factores:

1. la necesidad de que en ningún momento la caseta de gobierno quede sin dotación;
2. el estado del tiempo, la visibilidad y si hay luz diurna u oscuridad;
3. la proximidad de peligros para la navegación que puedan obligar al oficial encargado de la guardia a desempeñar funciones náuticas adicionales;
4. el uso y estado de funcionamiento de ayudas náuticas tales como el radar o los dispositivos electrónicos indicadores de la situación y de todo equipo que pueda afectar a la navegación segura del buque;
5. si el buque está provisto de piloto automático o no; y
6. toda exigencia inusitada que impongan a la guardia de navegación circunstancias operacionales especiales.

4.2. Aptitud para el servicio:

4.2.1. El sistema de guardias será tal que la eficiencia del personal asignado a ellas no disminuya por la fatiga. Las tareas se organizarán de modo que los que deban montar la primera guardia al comenzar el viaje y los que deban montar las siguientes hayan tenido descanso suficiente y estén por lo demás en perfectas condiciones para el servicio.

\* \* \*

## 5. CONCLUSIONES

El embarrancamiento del pesquero se produjo debido a la fatiga del patrón, que se quedó dormido instantes después de quedarse solo en el puente. Entre los factores contribuyentes que pudieron propiciar el accidente se encuentran:

- El trabajo “a la parte” (un porcentaje del beneficio de la venta de las capturas), habitual en los barcos de pesca, puede favorecer que se incumplan los tiempos de descanso y se produzca una mayor fatiga en los tripulantes. Cuando se produjo el accidente el patrón llevaba unas 14 horas de servicio continuado. Su anterior descanso había sido de 3 horas.
- La Resolución de Despacho del pesquero era para pesca de altura con 11 tripulantes: 1 patrón y 10 marineros. Ninguno de los tripulantes tenía la titulación necesaria para ejercer el mando en un pesquero dedicado a la pesca de altura. Dicha Resolución de Despacho tampoco cumplía con la tripulación mínima de seguridad.
- Las mareas que realizaba el pesquero tenían una duración de entre 12 y 14 días, con un descanso entre ellas de uno a dos días. La tripulación enrolada no era la adecuada para realizar una navegación segura.
- El relevo en las guardias en la navegación la realizaban los marineros. El patrón cada 3 horas volvía al puente para supervisar el estado de la navegación, lo que impedía que se respetase el periodo de descanso continuo de 6 horas entre el final de una jornada y el comienzo de la siguiente establecido por el RD 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo.

### 5.1. Acciones tomadas después del accidente

Tras el accidente la Capitanía Marítima de Tenerife ha modificado sus procedimientos de despacho de buques para mejorar el control del cumplimiento de los requisitos de las tripulaciones mínimas de seguridad, y ha iniciado un procedimiento administrativo para actualizar la tripulación mínima de seguridad del buque accidentado.

\* \* \*



## 6. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

A la vista de las conclusiones alcanzadas y las acciones tomadas después del accidente, la CIAIM formula las siguientes recomendaciones:

Al patrón y al armador del pesquero SANTO NIÑO:

1. Que se cumplan las jornadas de descanso de los tripulantes de acuerdo al RD 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo.

Al armador del pesquero SANTO NIÑO:

2. Que el gobierno y las guardias del buque sean realizadas por personal con la titulación suficiente para ejercer dichas funciones.

\* \* \*