



INFORME CIAIM-20/2019

Embarrancada y hundimiento del pesquero KIKO al sur de la isla de La Graciosa (Las Palmas), el 2 de noviembre 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 KIKO



Figura 2. Zona del accidente

1. SÍNTESIS

En la madrugada del día 2 de noviembre de 2017 la embarcación de pesca (E/P) KIKO embarrancó al sur de la isla de La Graciosa (Las Palmas) con dos tripulantes a bordo, mientras navegaban hacia caladero poco después de haber salido de la localidad de Caleta del Sebo. Tras dar aviso por radio, los dos tripulantes abandonaron la embarcación y nadaron hasta otro pesquero, que los recogió y los trasladó ilesos a puerto. La E/P KIKO se hundió y no fue reflotada.

1.1. Investigación

La CIAIM recibió la notificación del suceso el día 2 de noviembre 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 el pleno de la CIAIM en su reunión de 17 de diciembre de 2019 y, tras su posterior aprobación, fue publicado en febrero de 2020.

* * *

2. DATOS OBJETIVOS

Tabla 1. Datos del buque / embarcación

Nombre	KIKO
Pabellón / registro	España
Identificación	Matrícula de Lanzarote 3ª-GC-3-5-07
Tipo	Pesquero de pesca local con artes menores, sin cabinar
Características principales	<ul style="list-style-type: none"> • Eslora total: 6,5 m • Manga: 1,84 m • Arqueo bruto: 1,30 GT • Material del casco: madera • Propulsión: motor Solé Diesel EL3A, de 10,29 kW
Propiedad y gestión	El propietario registral era una persona, que estaba enrolada como marinero.
Sociedad de clasificación	No clasificada.
Pormenores de construcción	Construida el año 2007 por el astillero Sucesores de Evaristo González Hernández SCP.
Dotación mínima de seguridad	2 tripulantes.

Tabla 2. Pormenores del viaje

Puertos de salida / escala / llegada	Salida de Caleta del Sebo y llegada prevista al mismo puerto, sin escalas
Tipo de viaje	Pesca local
Información relativa a la carga	Aparejos
Dotación	Dos tripulantes, patrón y marinero. Disponían de los títulos y certificados de especialidad necesarios en vigor. Llevaban enrolados en la embarcación desde octubre de 2015
Documentación	El pesquero estaba correctamente despachado y disponía de los certificados exigibles en vigor.

Tabla 3. Información relativa al suceso

Tipo de suceso	Embarrancada
Fecha y hora	2 de noviembre de 2017, 5:30 hora local
Localización	29° 13,308'N; 013° 32,891' O

INFORME CIAIM-20/2019

Embarrancada y hundimiento del pesquero KIKO al sur de la isla de La Graciosa (Las Palmas), el 2 de noviembre de 2017

Operaciones del buque y tramo del viaje	En navegación hacia caladero
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
Contaminación	La correspondiente al hundimiento de la embarcación, con 30l de gasoil. No se detectó contaminación.
Otros daños externos al buque	No
Otros daños personales	No

Tabla 4. Condiciones marítimas y meteorológicas

Viento	Beaufort fuerza 4 (11 a 16 nudos) del NE
Estado de la mar	Marejada y mar de fondo del N de 1m de altura significativa de oleaje
Visibilidad	Sin determinar
Marea	Media hora antes de la bajamar

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

Organismos intervinientes	<p>Centro de Coordinación de Salvamento (CCS) de Las Palmas, de SASEMAR</p> <p>Centro de Comunicaciones Radiomarítimas (CCR) Las Palmas</p> <p>Centro Operativo de la Guardia Civil (COS) de Las Palmas</p> <p>Centro de Coordinación de Emergencias y Seguridad (CECOES) 112 de Canarias</p> <p>Asociación de Voluntarios en Emergencias y Rescate de Lanzarote (EMERLAN)</p> <p>Rescate y Emergencias El Norte (REN)</p> <p>Policía local de varias localidades de la zona</p>
Medios utilizados	<ul style="list-style-type: none"> • Embarcación de salvamento (E/S) SALVAMAR AL NAIR • Helicóptero de salvamento (H/S) HELIMER 202 • E/P CESAR MANRIQUE
Rapidez de la intervención	Inmediata
Medidas adoptadas	Movilización de medios de salvamento y coordinación con pesqueros de la zona
Resultados obtenidos	Rescate de los tripulantes ilesos.

2.1.Otros datos

El presente informe se ha elaborado a partir de la documentación siguiente:

- Expediente informativo del suceso elaborado por la Capitanía Marítima de Las Palmas
- Documentación oficial del buque y sus tripulantes.

* * *

3.1.1. Operaciones de salvamento

A continuación, se incluye un resumen de las operaciones de búsqueda y salvamento, coordinadas por el CCS Las Palmas, de SASEMAR.

A las 5:39 horas el CCR Las Palmas informa al CCS Las Palmas de una llamada de socorro por VHF de una embarcación que se está hundiendo al sur de La Graciosa.

La E/P CESAR MANRIQUE, que se encontraba por la zona, también escucha la llamada por VHF, habiendo observado una embarcación a la que súbitamente se le apagan las luces. Informa de que se dirige a la zona para intentar localizar a la embarcación en apuros.

A las 5:40 horas, el CCS Las Palmas moviliza a la E/S SALVAMAR AL NAIR.

A las 5:44 horas, el CCS Las Palmas moviliza al H/S HELIMER 202.

El CCS Las Palmas contacta con el COS, CECOES 112, EMERLAN, REN y policía local de varias localidades. Además de los medios de SASEMAR, únicamente REN dispone de una embarcación en la zona.

A las 6:13 horas, se moviliza una embarcación del REN.

A las 6:18 horas el COS moviliza personal por tierra desde costa Teguiise para acercarse al Mirador del Río.

A las 6:39 la E/P CESAR MANRIQUE comunica que ha rescatado ilesos a los dos tripulantes de la embarcación hundida, que estaban sobre las piedras y han alcanzado el pesquero nadando. La embarcación permanece en la zona para tratar de recuperar algún resto del naufragio.

A las 6:47 horas se desmovilizan los medios marítimos y aéreos.

A las 7:15 horas la E/P CESAR MANRIQUE se dirige a puerto con los tripulantes a bordo.

A las 8:38 horas, con al E/S SALVAMAR AL NAIR ya en su base, se da por finalizada la emergencia.

* * *

4. ANÁLISIS

La E/P KIKO era un pesquero de madera dedicado a la pesca local con artes menores en el caladero nacional de Canarias, disponiendo a tal efecto de una licencia quinquenal de pesca.

Los dos tripulantes de la embarcación llevaban enrolados desde octubre de 2015, y tenían por tanto experiencia navegando y faenando por la zona.

De acuerdo con la declaración presentada ante la Capitanía Marítima, el patrón navegaba a la vista con ayuda de un *plotter*, donde tenía trazado la ruta a seguir. El patrón achaca la embarrancada a los siguientes factores:

- La carta electrónica usada en el *charplotter*¹ podría tener errores, pues la ruta trazada por el patrón en dicho equipo no pasaba por el bajo donde finalmente embarrancó, sino que pasaba por fuera de dicho bajo con respecto a la costa.
- La marea estaba muy baja.
- Había mala visibilidad, ya que la luna no había salido² y no había suficiente luz natural.
- La mar estaba en calma, por lo que no se escuchaban las olas romper en los bajos.
- La sonda, que iba conectada y funcionando, indicaba profundidad suficiente.

4.1. Equipos de comunicaciones y salvamento

De acuerdo con el último Certificado de Conformidad de la embarcación, expedido en octubre de 2016, ésta disponía de los siguientes equipos:

- Balsa salvavidas (no SOLAS sin zafa hidrostática)
- 1 aro salvavidas con luz de encendido automático y rabiza
- 3 chalecos salvavidas de trabajo, sin radiobaliza
- 3 cohetes con luz roja y paracaídas
- 3 bengalas de mano
- 1 equipo de VHF fijo
- 1 equipo de VHF portátil
- Equipo GPS
- Sonda

4.2. Condiciones de marea, viento y oleaje

El día del accidente la bajamar en la zona se produjo a las 5:52 horas, aproximadamente media hora después de la embarrancada. Con relación a las supuestas condiciones bonancibles indicadas por el patrón, la previsión de la Agencia Estatal de Meteorología emitida el día 1 de noviembre, indicaba viento NE fuerza 3 o 4, marejadilla o marejada y mar de fondo del N de 1m de altura significativa. Por su parte, el CCS Las Palmas indica viento de fuerza 4 del NE y marejada durante las operaciones de salvamento.

¹ Equipo electrónico de navegación que combina un receptor GPS con cartografía electrónica.

² La luna estaba en fase de gibosa creciente, casi llena. En el lugar y día del accidente la luna salió a las 13:20 horas y se puso a las 01:34 horas.

Ahora bien, dado que la embarcación navegaba muy cerca de la costa, y al abrigo de los vientos del NE y del mar de fondo del N, no es descartable que el viento y el oleaje en la zona del accidente fueran inferiores a las condiciones previstas por AEMET e informadas por el CCS Las Palmas.

4.3. Navegación

El patrón indicó que navegaba con ayuda del plotter del GPS, y que la ruta trazada pasaba por fuera de los bajos donde embarrancaron.

No consta en la documentación el modelo y tipo de GPS y plotter que llevaba la embarcación, y el equipo no se recuperó, pero dado el tamaño y tipo de embarcación, es muy probable que llevara instalado un equipo con una pequeña pantalla y cartografía no oficial. No es posible saber si la ruta trazada pasaba cerca de los bajos donde embarrancó la embarcación.

También hay que considerar que en este tipo de *chartplotter* de reducidas dimensiones es difícil apreciar los eventuales desvíos con respecto a la ruta trazada, pudiendo haberse apartado la embarcación de la misma sin ser advertido por el patrón.

En todo caso parece que la ruta se debió haber trazado dando un mayor resguardo a la zona de costa, especialmente si se preveía navegar de noche y cerca de una zona de costa sin luces de referencia.

5. CONCLUSIONES

La embarcación KIKO embarrancó al navegar a la vista muy cerca de la costa, sin luz natural, y sin disponer de equipos adecuados de ayuda a la navegación. Se considera que la causa subyacente fue un exceso de confianza del patrón.

6. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

No se formulan recomendaciones de seguridad.

* * *