

## Informe técnico S-23/2011

# Investigación del accidente de la embarcación de recreo XERCORAT al Norte del puerto de Las Palmas, el día 15 de agosto de 2010

### ADVERTENCIA

Este informe ha sido elaborado por la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos, CIAIM, regulada por la Disposición Adicional Vigésima Sexta de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, y por el Real Decreto 862/2008, de 23 de mayo. Sus funciones son:

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

En ningún caso la investigación tendrá como objetivo la determinación de culpa o responsabilidad alguna y la elaboración de los informes técnicos no prejuzgará en ningún caso la decisión que pueda recaer en vía judicial, no perseguirá la evaluación de responsabilidades, ni la determinación de culpabilidades.

De acuerdo con lo anteriormente expuesto, la conducción de la investigación recogida en este informe ha sido efectuada sin recurrir necesariamente a procedimientos de prueba y sin otro objeto fundamental que determinar las causas técnicas que pudieran haber producido los accidentes e incidentes marítimos y la prevención de estos en el futuro.

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.



## EL ACCIDENTE

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



Figura 1. Localización del accidente

### El accidente

El 15 de agosto de 2010 a las 07:20 horas, la embarcación de recreo XERCORAT abandonó el amarre 14 del pantalán Oeste del muelle deportivo de Las Palmas de Gran Canaria con tres tripulantes a bordo, que iban a practicar la pesca deportiva de fondo con caña.

Aproximadamente a las 08:05 horas, cuando se encontraban en latitud  $28^{\circ} 10,3' N$  y longitud  $015^{\circ} 23,58' W$ , una ola levantó la proa de la embarcación y hundió su popa, que se llenó de agua. Una segunda ola repitió el proceso, volcando la embarcación que a continuación se hundió.

Los tres tripulantes cayeron al mar al volcarse la embarcación y ninguno de ellos llevaba puesto el chaleco salvavidas. El más joven de los tripulantes, de 32 años de edad, y el dueño de la embarcación, de 60 años de edad, intentaron llegar nadando a la orilla, que se encontraba aproximadamente a 1 km. El más joven de los tripulantes se dio cuenta de que no les seguía el tercer tripulante y preguntó por él al dueño de la embarcación, que se había quedado algo rezagado, quien le contestó que no lo veía pero que siguiera nadando.

El tripulante más joven alcanzó la orilla y, tras saltar una valla, comenzó a correr descalzo hasta que encontró a un grupo de personas que se encontraban en el “Punto Limpio” de El Sebadal, aproximadamente a 1,5 km del punto en que salió del mar, a las que pidió auxilio. Estos informaron de los hechos al Centro Coordinador de Emergencias y Seguridad (CECOES) de las Islas Canarias mediante una llamada telefónica al 112.

### El rescate

El CECOES comunicó los hechos al Cuerpo Nacional de Policía, que envió al “Punto Limpio” de El Sebadal una patrulla que atendió al tripulante y tomó sus datos.

A las 08:35 horas la patrulla solicitó la movilización del helicóptero del Grupo de Emergencias y Salvamento del Gobierno de Canarias y comunicó a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR) que, según declaraciones del naufrago, había otros dos naufragos en la zona. SASEMAR comunicó el accidente a la Central de Ope-



Figura 2. Detalle de la zona del accidente



rativa de Servicios (COS) de la Guardia Civil y movilizó para la búsqueda de los desaparecidos a la embarcación de salvamento SALVAMAR NUNKI.

A las 08:50 horas despegó el helicóptero del Grupo de Emergencias y Salvamento del Gobierno de Canarias.

A las 08:55 horas llegó a la zona una patrulla de la Guardia Civil y se movilizó el Grupo Especial de Actividades Subacuáticas (GEAS) de la Guardia Civil.

A las 09:00 horas salió de su base la embarcación de salvamento SALVAMAR NUNKI.

A las 09:05 horas el helicóptero del Grupo de Emergencias y Salvamento del Gobierno de Canarias localizó un cuerpo, aparentemente sin vida, que fue rescatado a las 09:10 horas. Una vez conocida la noticia del rescate, la Policía Nacional trasladó al tripulante que se encontraba con ellos al centro de salud Belén María de Las Palmas de Gran Canaria donde fue atendido de diversas heridas sin gravedad.

A las 09:12 horas llegó a la zona del naufragio el helicóptero de salvamento SASEMAR 103.

A las 09:27 horas la embarcación de salvamento SALVAMAR NUNKI localizó diversos restos de la embarcación hundida.

A las 09:38 horas el helicóptero del CECOES dejó en la explanada de la Zona Franca del Puerto de la Luz de Las Palmas de Gran Canaria el cuerpo sin vida que habían rescatado. Se trataba del dueño de la embarcación de recreo XERCORAT.

A las 09:42 horas se movilizó el helicóptero de salvamento HELIMER 208 para colaborar en la búsqueda del tripulante que permanecía desaparecido.

A las 10:42 horas miembros de los GEAS localizaron los anzuelos y los plomos de pesca de la embarcación.

A las 11:19 horas miembros de los GEAS localizaron la embarcación hundida en el fondo del mar, a más de 50 m de profundidad. La recuperación de la embarcación resultaba complicada. Al no localizar el cuerpo del tripulante desaparecido, bucearon dejándose llevar por la corriente.

A las 11:20 horas se procedió al levantamiento del cadáver depositado en la Zona Franca del Puerto de la Luz de Las Palmas de Gran Canaria, que fue trasladado al Instituto Anatómico Forense de Las Palmas.

A las 11:22 horas miembros de los GEAS encontraron el cuerpo del tripulante desaparecido, sumergido a unos 27 m de profundidad. A las 11:40 se rescató el cuerpo que fue trasladado en la embarcación de los GEAS al muelle deportivo de Las Palmas de Gran Canaria.

A las 11:55 horas la Guardia Civil comunicó al Sr. Juez del Juzgado de Instrucción número 04 de Las Palmas de Gran Canaria el fallecimiento de dos de los tripulantes de la embarcación XERCORAT.

A las 12:05 horas el tripulante superviviente prestó declaración en la Sección Fiscal del Puerto de la Luz de Las Palmas de Gran Canaria.



COMISIÓN PERMANENTE DE INVESTIGACIÓN  
DE ACCIDENTES E INCIDENTES MARÍTIMOS

A las 12:20 horas se procedió al levantamiento del cadáver depositado en el muelle deportivo de Las Palmas de Gran Canaria, que fue trasladado al Instituto Anatómico Forense de Las Palmas.

Las autopsias confirmaron que ambas muertes se debieron a ahogamiento.

\* \* \*



## INFORMACIÓN FACTUAL

### La embarcación

La embarcación de recreo XERCORAT, con matrícula 7-GC-1-108-92, había sido construida en plástico reforzado con fibra de vidrio por el astillero Ducauto de Madrid en el año 1992, y había sido dada de alta el 13 de marzo de 1992.

Tenía 4,91 m de eslora, 2,15 m manga y 1 m de puntal, y disponía de un camarote en su interior.

Era propulsada por un motor fueraborda de 60 CV.

El número máximo de personas permitidas a bordo eran 5 y disponía de chalecos salvavidas para todos ellos.

### El propietario

Desde la fecha de su alta hasta su hundimiento la embarcación tuvo 3 propietarios. Su último propietario, que falleció en el accidente, la había adquirido el 1 de agosto de 2006.

### La tripulación

En el momento del accidente había 3 personas en la embarcación: el propietario, varón de 60 años de edad, y dos acompañantes, varones de 60 y 32 años de edad respectivamente.

En los registros de la Dirección General de la Marina Mercante no consta que el propietario de la embarcación ni el tripulante más joven dispusieran de ningún tipo de titulación, mientras que el otro tripulante poseía únicamente el certificado de competencia de marinero, expedido en septiembre de 1994.

### Información meteorológica

En el momento y lugar del accidente la nubosidad era abundante, pero estable, con buena visibilidad y viento del NE de fuerza 3 en la escala Beaufort. La mar de viento estaba comprendida entre marejadilla y marejada y existía mar de fondo del NNE con un período de unos 8 s y una altura significativa de oleaje de aproximadamente 1,6 m y máximos de olas que llegaron a alcanzar 2,5 m



Figura 3. Embarcación similar a la accidentada

\* \* \*



## ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

El accidente sucedió en una zona abierta al Norte y los vientos dominantes, procedentes de esa dirección, junto con la mar de fondo que habitualmente existe en la zona, provocan un fuerte oleaje que rompe enérgicamente contra las rocas. Estas condiciones hacen que la zona sea peligrosa para la navegación, especialmente para las embarcaciones pequeñas.

Aunque las condiciones marítimas no eran especialmente adversas, la mar de fondo, que había ido disminuyendo durante la madrugada, no era favorable para la pesca en una embarcación pequeña, debido fundamentalmente a la escasa e irregular batimetría de la zona, que en esas circunstancias provoca un incremento en la pendiente del oleaje y rompientes en las olas más altas.

Tras el accidente los miembros de los GEAS que participaron en el rescate encontraron la embarcación hundida, apoyada en el fondo, dada la vuelta y sin daños apreciables en su casco. Al no haberse puesto de nuevo a flote la embarcación, no ha sido posible realizar una inspección más rigurosa.

Aunque en la zona donde se produjo el accidente existen muchos bajos, la embarcación se encontró hundida en una zona en la que no hay bajos. Este hecho, unido a que no existían daños aparentes en el casco, permite descartar que la causa del hundimiento haya sido el contacto de la embarcación con el fondo.

En las declaraciones del tripulante superviviente no se menciona que hubiese existido ningún fallo en la propulsión ni que se hubiese parado el motor, hecho que hubiese sido muy evidente al cesar el ruido. Por tanto, se puede descartar también la hipótesis de que un fallo en la propulsión hubiese dejado a la deriva la embarcación arrastrándola hacia la costa.

Del análisis de los hechos, se ha podido concluir que:

- La causa más probable del hundimiento de la embarcación de recreo XERCORAT fueron dos golpes de mar sucesivos que golpearon la proa de la embarcación, cuyo rumbo coincidía con la dirección de procedencia de las olas. Las olas provocaron el levantamiento de la proa y el hundimiento de la popa, en la que se encontraban los tripulantes, que se llenó de agua. El empuje de agua en la popa fue tal que produjo el vuelco y el hundimiento de la embarcación.
- El vuelco y el hundimiento de la embarcación fueron muy rápidos, por lo que los tripulantes no tuvieron tiempo de coger y ponerse los chalecos salvavidas, que se encontraban estibados en el interior de la embarcación.
- Los tripulantes no pudieron emitir ninguna señal de socorro que alertase acerca de su situación, ya que este tipo de embarcaciones no disponen de radiobalizas ni de equipos de radio que permitan alertar del accidente.
- Sólo uno de los tripulantes tenía el Certificado de Competencia de Marinero, que no faculta para el manejo de esa embarcación, y los otros dos tripulantes no tenían titulación.

\* \* \*



## RECOMENDACIONES

A la Dirección General de la Marina Mercante:

1. Que estudie la conveniencia de hacer obligatorio el uso de los chalecos salvavidas en las embarcaciones de recreo en todo momento.
2. Que estudie la conveniencia de obligar a todas las embarcaciones de recreo a que dispongan de equipos de radio y/o radiobalizas que permitan alertar en caso de accidente.

A la Guardia Civil del Mar:

3. Que incrementen sus inspecciones con el fin de comprobar que tanto los certificados de la embarcación como las titulaciones de los tripulantes están en regla.

\* \* \*