

## Informe técnico S-34/2011

# Investigación de la desaparición de un tripulante del buque atunero GALERNA, aproximadamente a 200 millas al Oeste de Dakar (Senegal), el 22 de abril de 2011

### ADVERTENCIA

Este informe ha sido elaborado por la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos, CIAIM, regulada por la Disposición Adicional Vigésimo Sexta de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, por el Real Decreto 800/2011, de 10 de junio y, en lo que proceda, 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 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 accidentes graves y 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.

De acuerdo con el Real Decreto 800/2011, las investigaciones no perseguirán la determinación de responsabilidad, ni la atribución de culpa. No obstante, la CIAIM informará acerca de las causas del accidente o incidente marítimo aunque de sus resultados pueda inferirse determinada culpa o responsabilidad de personas físicas o jurídicas. La elaboración del informe técnico no prejuzgará en ningún caso la decisión que pueda recaer en vía judicial, no perseguirá la evaluación de responsabilidades, ni la determinación de culpabilidades.

La investigación recogida en este informe ha sido efectuada sin otro objeto fundamental que determinar las causas técnicas que pudieran haber producido los accidentes e incidentes marítimos y formular recomendaciones al objeto de mejorar la seguridad marítima y la prevención de la contaminación por los buques para reducir con ello el riesgo de accidentes marítimos futuros.

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 documentos. Las horas mencionadas a lo largo del informe están referidas al tiempo universal coordinado, UTC.



Figura 1. Localización del accidente

### 22 de abril de 2011

El buque atunero GALERNA se encontraba en el Océano Atlántico, entre Senegal y el archipiélago de Cabo Verde.

El tripulante que se encargaba de la panga, que es la embarcación auxiliar para las labores de pesca que llevan los buques atuneros, acudió al comedor a las 16:00 horas para merendar y después le dijo al cocinero que iba a la panga a realizar unos trabajos. A las 17:15 horas dos marineros vieron a ese tripulante trabajando en la panga.

A las 19:30 horas, mientras la tripulación del buque GALERNA estaba cenando, el cocinero le dijo al capitán que el tripulante que se ocupaba de la panga no había ido a cenar. En ese momento el capitán movilizó a la tripulación para la búsqueda de dicho tripulante y anotó la posición en la que estaban: latitud 13° 44' N y longitud 019° 49' W. Al no encontrar al tripulante lo dieron por desaparecido, considerando la posibilidad de que se hubiese caído al mar. El capitán preguntó a la tripulación cuándo y dónde habían visto al tripulante desaparecido por última vez, concluyendo que fue a las 17:15 horas, en la panga.

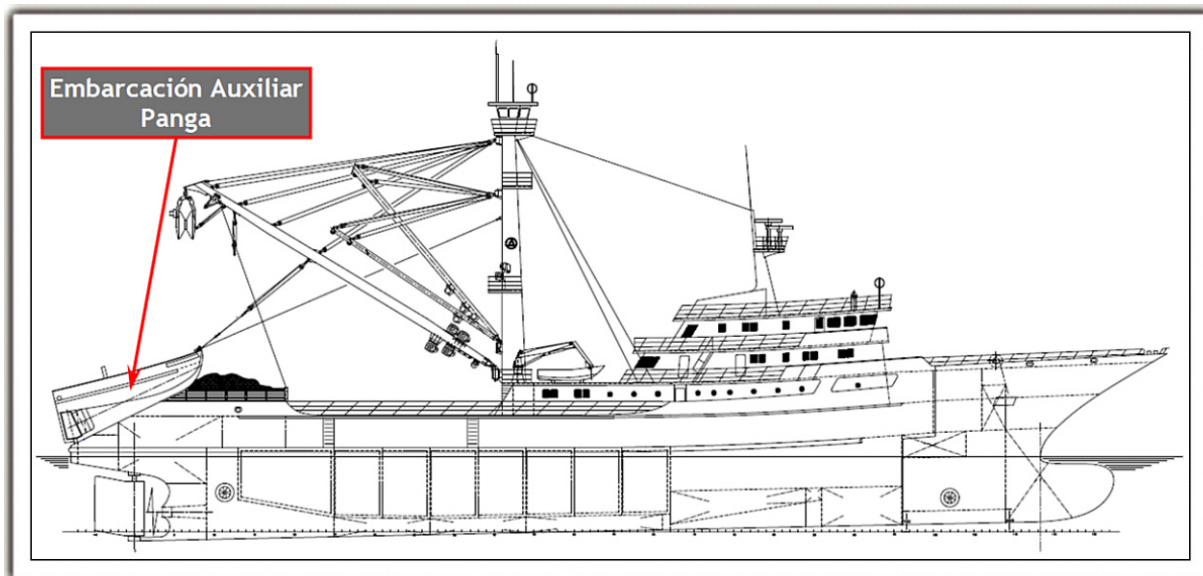


Figura 2. Posición de la panga en la popa del buque GALERNA.



El capitán estimó, con ayuda de una carta electrónica, que a las 17:15 horas se encontraban en latitud 13° 34' N y longitud 020° 10' W, posición que se utilizó como referencia para organizar la búsqueda. A continuación el capitán ordenó cambiar el rumbo y, en vez de dirigirse hacia el puerto de Dakar como estaba previsto, regresar a la posición en la que se encontraban cuando el tripulante desaparecido fue visto por última vez, destinando a todo el personal disponible a las tareas de avistamiento.

Continuaron las labores de rastreo hasta que la oscuridad de la noche les impidió continuar con la búsqueda.

### 23 de abril de 2011

A las 06:00 horas, con las primeras luces del alba, comenzaron el rastreo de la zona.

A las 09:00 horas el capitán del buque GALERNA se puso en contacto con el Centro Nacional de Coordinación de Salvamento (CNCS) de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR), para informar sobre la desaparición del marinero y solicitar ayuda. Este fue el primer momento en que se solicitó ayuda.

De acuerdo con las zonas SAR ("Search and Rescue", Búsqueda y Salvamento) establecidas por la Organización Marítima Internacional, en la zona del accidente las tareas SAR corresponden a Senegal. Por tanto a las 10:30 horas el CNCS envió un fax informando acerca de la situación estimada de hombre al agua a los Centros de Coordinación de Salvamento (CCS) de Rabat en Marruecos, Dakar en Senegal y Cabo Verde. Intentaron, sin éxito, contactar con el CCS de Gambia.

Tras rastrear el mar durante todo el día en busca del tripulante desaparecido, a las 20:40 horas el capitán se puso en contacto con el CNCS para comunicar que daba por concluida la jornada de búsqueda, debido a la oscuridad, y que consideraba que había muy pocas probabilidades de encontrar al desaparecido, por lo que se dirigirían al puerto de Dakar. El CNCS informó al respecto al CCS de Rabat, que a su vez confirmó que se estaba emitiendo un aviso sobre la búsqueda por Navtex (*NAVigational Text Message*, sistema de transmisión automática de localización de seguridad marítima).

A las 23:30 horas el capitán del buque GALERNA recibió órdenes de su armador para que permaneciera en la zona y reanudara las labores de búsqueda al día siguiente. El capitán informó de esta decisión al CNCS.

### 24 de abril de 2011

A las 07:00 horas la tripulación del buque GALERNA reanudó la búsqueda.

A las 10:43 horas el CNCS se puso en contacto con el buque GALERNA. El capitán del atunero les comunicó que continuaban buscando al tripulante sin ayuda y que para determinar las zonas de rastreo tenían en cuenta la dirección de la corriente existente, que controlaban con una boya.

A las 12:50 horas un representante del armador comunicó al CNCS que creían que la probabilidad de encontrar al tripulante desaparecido era escasa y que les enviaba un correo para informar de la finalización de la búsqueda.

A las 22:00 horas el capitán del buque GALERNA recibió una llamada del hermano del tripulante desaparecido en la que le indicaba que se habían puesto en contacto con mandos de la Armada Española para que colaborasen en el rescate.

A las 22:15 horas el capitán del buque GALERNA recibió una llamada del comandante del buque patrullero CENTINELA (P72) de la Armada Española, que acababa de llegar al puerto Dakar en Senegal



procedente del puerto de Mindelo en Cabo Verde, solicitando la posición y hora de la posible caída al agua del tripulante desaparecido.

A las 22:20 horas el comandante del buque patrullero CENTINELA comunicó al capitán del buque GALERNA que tenían orden de acudir a la zona a ayudar en la búsqueda. El capitán del buque GALERNA informó acerca de este hecho al armador del buque, quien le ordenó que permaneciera en la zona y coordinara con el patrullero CENTINELA las labores de búsqueda.

#### **25 de abril de 2011**

A las 02:00 horas el CCS de Dakar dejó de emitir por Navtex el aviso sobre la búsqueda.

A las 07:00 horas los tripulantes del buque GALERNA continuaron la búsqueda.

A las 08:45 horas el CNCS recibió una llamada del Grupo Marítimo de Las Palmas de la Guardia Civil en la que se les comunicaba que el buque patrullero de la Guardia Civil RIO MIÑO había salido del puerto de Dakar, en Senegal, con destino a Las Palmas de Gran Canaria y preguntaban si era necesaria su participación en la búsqueda.

A las 09:36 horas, tras comprobar que el patrullero RIO MIÑO de la Guardia Civil no llegaría a la zona de búsqueda antes del anochecer, el CNCS comunicó al Grupo Marítimo de Las Palmas que se consideraba innecesaria su participación.

A las 11:56 horas el CNCS informó al centro de coordinación de salvamento marítimo de Rabat sobre las labores de búsqueda llevadas a cabo por el patrullero CENTINELA. El CCS de Rabat solicitó a continuación al CCS de Dakar que continuase con la emisión por Navtex del aviso sobre la búsqueda.

A las 20:20 horas tanto el buque GALERNA como el patrullero CENTINELA suspendieron las labores de búsqueda. Los mandos de la Armada Española tomaron la decisión de suspender, por su parte, las labores de búsqueda del tripulante desaparecido porque habían pasado más de 72 horas desde la desaparición, la temperatura del agua del mar era aproximadamente de 22 °C y la profundidad en la zona de búsqueda era superior a 4.000 m, por lo que estimaron que las probabilidades de supervivencia eran prácticamente nulas y las de que el cuerpo saliese a la superficie muy reducidas.

#### **26 de abril de 2011**

A las 09:00 horas el buque pesquero GALERNA atracó en el puerto de Dakar, Senegal.

El buque patrullero CENTINELA participó en el ejercicio *Saharan Express* en Dakar y comunicó a la Armada de Senegal su participación en la búsqueda del tripulante desaparecido del buque GALERNA.

\* \* \*



## INFORMACIÓN FACTUAL

### El buque

El buque GALERNA, cuyas características principales se presentan en la tabla 1, es un atunero construido por la Empresa Nacional Bazán de Construcciones Navales Militares S. A. en Cartagena, entregado el 20 de noviembre de 1979.

Originariamente el buque se llamaba GERMON y tenía bandera de Marruecos, hasta que en febrero de 2006 fue abanderado en las Antillas Holandesas con el nombre GALERNA. En octubre de 2010 fue abanderado en Curaçao, al independizarse Curaçao de las Antillas Holandesas. El buque GALERNA opera habitualmente en el Océano Atlántico, frente a las costas de Senegal.



Figura 3. Buque GALERNA

Tabla 1. Características principales del buque

Nombre del buque	GALERNA
Tipo	Atunero
Constructor	Empresa Nacional Bazán de Construcciones Navales Militares S. A.
Lugar de construcción	Cartagena
País de construcción	España
Año de construcción	1979
Número de construcción	172
País de bandera	Curaçao
Propietario	Overseas Tuna Company N. V.
Número IMO	7409140
Distintivo	PJQD
Puerto de registro	Willemstad, Curaçao
Material del casco	Acero
Eslora total	82,25 m
Eslora perpendiculares	68,00 m
Manga de trazado	13,50 m
Calado de trazado	5,60 m
Puntal a la cubierta superior	8,70 m
Puntal a la cubierta principal	6,30 m
Arqueo bruto (GT)	1.386
Arqueo neto (NT)	538
Propulsión	Motor diesel con hélice
Potencia máxima del motor	3.236 kW



### El propietario y el armador

El propietario y armador del buque es la compañía Overseas Tuna Company N. V., con sede en Willemstad, Curaçao, que es una compañía subsidiaria de la empresa española Albacora S. A., dedicada a la pesca y manufactura de atún.

La empresa Albacora S. A. se constituyó en 1974 y en la actualidad cuenta con más de 30 buques pesqueros que operan en los océanos Atlántico, Índico y Pacífico.

### La tripulación

En el momento del accidente la tripulación del buque GALERNA estaba compuesta por las 31 personas siguientes:

- 1 capitán, de nacionalidad española.
- 1 oficial de puente, de nacionalidad española.
- 1 patrón, de nacionalidad española.
- 1 jefe de máquinas, de nacionalidad española.
- 1 primer oficial de máquinas, de nacionalidad española.
- 1 segundo oficial de máquinas, de nacionalidad española.
- 3 engrasadores, todos ellos de nacionalidad española.
- 1 limpiador, con nacionalidad de Costa de Marfil.
- 1 panguero, de nacionalidad española, que es la persona desaparecida.
- 1 cocinero, de nacionalidad española.
- 1 camarero, con nacionalidad de Costa de Marfil.
- 1 ayudante de cocina, con nacionalidad de Costa de Marfil.
- 1 contraestre, de nacionalidad española.
- 1 ayudante del contraestre, de nacionalidad española.
- 1 espibotero, de nacionalidad española (encargado del bote auxiliar, llamado "espibote").
- 1 marinero, de nacionalidad española.
- 2 marineros, con nacionalidad de Costa de Marfil.
- 4 marineros, con nacionalidad de Ghana.
- 7 marineros con nacionalidad de Senegal.

Todos los miembros de la tripulación tenían las titulaciones y certificados necesarios para el desempeño de sus funciones.

### Información meteorológica

En el momento y lugar del accidente soplaban vientos del NNE con valores medios de 20 nudos, de fuerza 5 en la escala Beaufort. Había fuerte marejada, con una altura significativa de las olas en torno a 1,5 m y periodos medios comprendidos entre 5 y 6 s, y mar de fondo del NNW con altura significativa de 2,3 m y periodos medios de unos 10 s. Había nubes altas y la visibilidad era buena, superior a 10 km.

\* \* \*



## ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

La Comisión ha alcanzado las siguientes conclusiones:

- No se han encontrado indicios de que la desaparición del tripulante fuese ocasionada por otro hecho que una caída fortuita al mar.
- En el momento del accidente el tripulante desaparecido estaba trabajando en la panga solo y sin chaleco salvavidas.
- Aunque el capitán del buque GALERNA comenzó la búsqueda del tripulante desaparecido a las 19:30 horas del día 22 de abril de 2011, tan pronto como tuvo conocimiento del suceso, no dio aviso a los servicios de rescate hasta las 09:00 horas del día siguiente. Transcurrieron casi 14 horas desde que se vio por última vez al tripulante desaparecido, durante las cuales el buque GALERNA realizó la búsqueda en solitario. La probabilidad de encontrar al tripulante desaparecido dependía del número y capacidad de los efectivos movilizados y disminuía rápidamente con el paso del tiempo, resultando crucial una intervención inmediata con unos medios adecuados para la búsqueda.
- SASEMAR informó de los hechos, tan pronto tuvo conocimiento de ellos, a los centros de coordinación de salvamento marítimo responsables de la zona del accidente, que no movilizaron medios marítimos o aéreos para la búsqueda.
- Se emitieron mensajes de aviso sobre la búsqueda por Navtex, pero ningún buque de la zona se unió a las labores de búsqueda.
- Cuando el patrullero CENTINELA de la Armada Española se unió a la búsqueda, las probabilidades de encontrar con vida al tripulante o, al menos, su cuerpo eran mínimas.
- No existió una coordinación eficaz entre la Armada Española, la Guardia Civil y SASEMAR. El buque patrullero CENTINELA podría haber comenzado la búsqueda en la mañana 24 de abril si hubiese sido movilizado antes, ya que en su navegación entre el puerto de Mindelo en Cabo Verde y el puerto de Dakar en Senegal, pasó a 55 millas de la zona de búsqueda.

\* \* \*



## RECOMENDACIONES

A los armadores, capitanes y patrones de buques pesqueros:

1. Que promuevan la utilización de los chalecos salvavidas mientras se permanezca en cubierta o realizando labores que conlleven riesgo de caída al mar.
2. Que informen a los centros de coordinación de salvamento marítimo tan pronto tengan conocimiento de la desaparición de un tripulante, dado que una intervención inmediata con unos medios adecuados incrementa la probabilidad de rescate.
3. Que revisen la planificación y organización de los trabajos a bordo y designen no menos de dos personas que actúen conjunta y simultáneamente en la ejecución de tareas que tengan que realizarse fuera o por encima de los costados o en posiciones que impliquen riesgo de caídas o en lugares de difícil sujeción.

A la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, SASEMAR:

4. Que revise sus protocolos de colaboración con la Armada Española para poder determinar si en las zonas próximas a un accidente existen efectivos disponibles para ser movilizados.

\* \* \*