



INFORME CIAIM-10/2019

Accidente operacional con resultado de muerte de un tripulante del pesquero MAR NOVO, unas 2 millas al oeste de los Islotes las Serralleiras (Pontevedra), el 19 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.

Accidente operacional con resultado de muerte de un tripulante del pesquero MAR NOVO, unas 2 millas al oeste de los Islotes las Serralleiras (Pontevedra), el 19 de abril de 2017.



Figura 1. Pesquero MAR NOVO



Figura 2. Zona del accidente

1. SÍNTESIS

El 19 de abril de 2017, sobre las 9:40 horas (hora local) la embarcación de pesca local (E/P) MAR NOVO, dedicada a la pesca local con redes de enmalle, comenzaba a largar el arte en el último lance de la mañana, tras haber recogido otros dos artes con anterioridad. En la embarcación iban tres tripulantes, el patrón/mecánico, un segundo patrón, y un marinero. Una vez largado el paño y la piedra y a punto de terminar la maniobra, el marinero que estaba encargado de la misma avisó a gritos que se había enganchado con la cala o cabo final que une la piedra y la boya, cayendo al agua a continuación. Inmediatamente, el patrón paró el barco y se tiró al agua para intentar liberarlo mientras el segundo patrón sujetaba la cala desde la embarcación. Finalmente, con la ayuda de un cuchillo, el patrón consiguió zafar al marinero accidentado de la cala que lo había atrapado. Sin embargo, no les fue posible regresar a bordo de la embarcación debido al elevado francobordo de la misma. Media hora más tarde, tanto el marinero accidentado como el patrón fueron rescatados por una embarcación de pesca de poliéster que, tras el rescate, se dirigió al puerto de Baiona. El marinero accidentado resultó fallecido.

1.1. Investigación

La CIAIM recibió la notificación del suceso el día 19 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 20 de junio de 2019 y, tras su posterior aprobación, fue publicado en octubre 2019.

* * *

INFORME CIAIM-10/2019

Accidente operacional con resultado de muerte de un tripulante del pesquero MAR NOVO, unas 2 millas al oeste de los Islotes las Serralleiras (Pontevedra), el 19 de abril de 2017.

2. DATOS OBJETIVOS

Tabla 1. Datos del buque / embarcación

Nombre	MAR NOVO
Pabellón / registro	España
Identificación	Matrícula de Cangas 3ª-VI-4-5468 Nº de Identificación del Buque: 13645
Tipo	Pesquero de artes menores
Características principales	<ul style="list-style-type: none">• Eslora total: 8,45 m• Manga: 2,94 m• Arqueo bruto: 6,51 TRB• Material de casco: madera• Propulsión: motor diésel de 66,40 kW
Propiedad y gestión	La embarcación era propiedad del patrón
Sociedad de clasificación	No clasificada
Pormenores de construcción	Construida el año 1982 en el Astillero Santomé Paz Victoriano, en Moaña (Pontevedra)
Dotación mínima de seguridad	Dos tripulantes: 1 patrón y 1 mecánico, o 1 patrón/mecánico simultáneo y un marinero

Tabla 2. Pormenores del viaje

Puertos de salida / escala / llegada	Salida y llegada en Panxón, (Pontevedra), sin escalas
Tipo de viaje	Pesca local
Información relativa a la carga	Capturas y artes de pesca
Dotación	Tres tripulantes. Disponían de los títulos y certificados de especialidad necesarios en vigor
Documentación	El pesquero estaba correctamente despachado y disponía de los certificados exigibles en vigor

Tabla 3. Información relativa al suceso

Tipo de suceso	Accidente operacional
Fecha y hora	19 de abril de 2017, 9:40 hora local
Localización	42° 8,6' N; 8° 54,9' O
Operaciones del buque y tramo del viaje	Faenando (largando el arte)

INFORME CIAIM-10/2019

Accidente operacional con resultado de muerte de un tripulante del pesquero MAR NOVO, unas 2 millas al oeste de los Islotes las Serralleiras (Pontevedra), el 19 de abril de 2017.

Lugar a bordo	Cubierta principal, a popa
Daños sufridos en el buque	Sin daños
Heridos / desaparecidos / fallecidos a bordo	1 fallecido
Contaminación	No
Otros daños externos al buque	No
Otros daños personales	No

Tabla 4. Condiciones marítimas y meteorológicas

Viento	Beaufort fuerza 3 o 4 (7 a 16 nudos) del NE
Estado de la mar	Marejadilla a marejada, con mar de fondo del N-NO de 1 a 2 m de altura significativa de ola.
Visibilidad	Buena

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

Organismos intervinientes	SASEMAR (CCS Vigo) Urgencias Sanitarias de Galicia (servicio 061)
Medios utilizados	<ul style="list-style-type: none">• E/S SALVAMAR MIRACH• Pesqueros de la zona• Ambulancia
Rapidez de la intervención	Inmediata
Medidas adoptadas	Movilización de embarcación de salvamento y ambulancia en puerto. Comunicación con pesqueros de la zona.
Resultados obtenidos	Traslado del accidentado al hospital

* * *

Accidente operacional con resultado de muerte de un tripulante del pesquero MAR NOVO, unas 2 millas al oeste de los Islotes las Serralleiras (Pontevedra), el 19 de abril de 2017.

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.

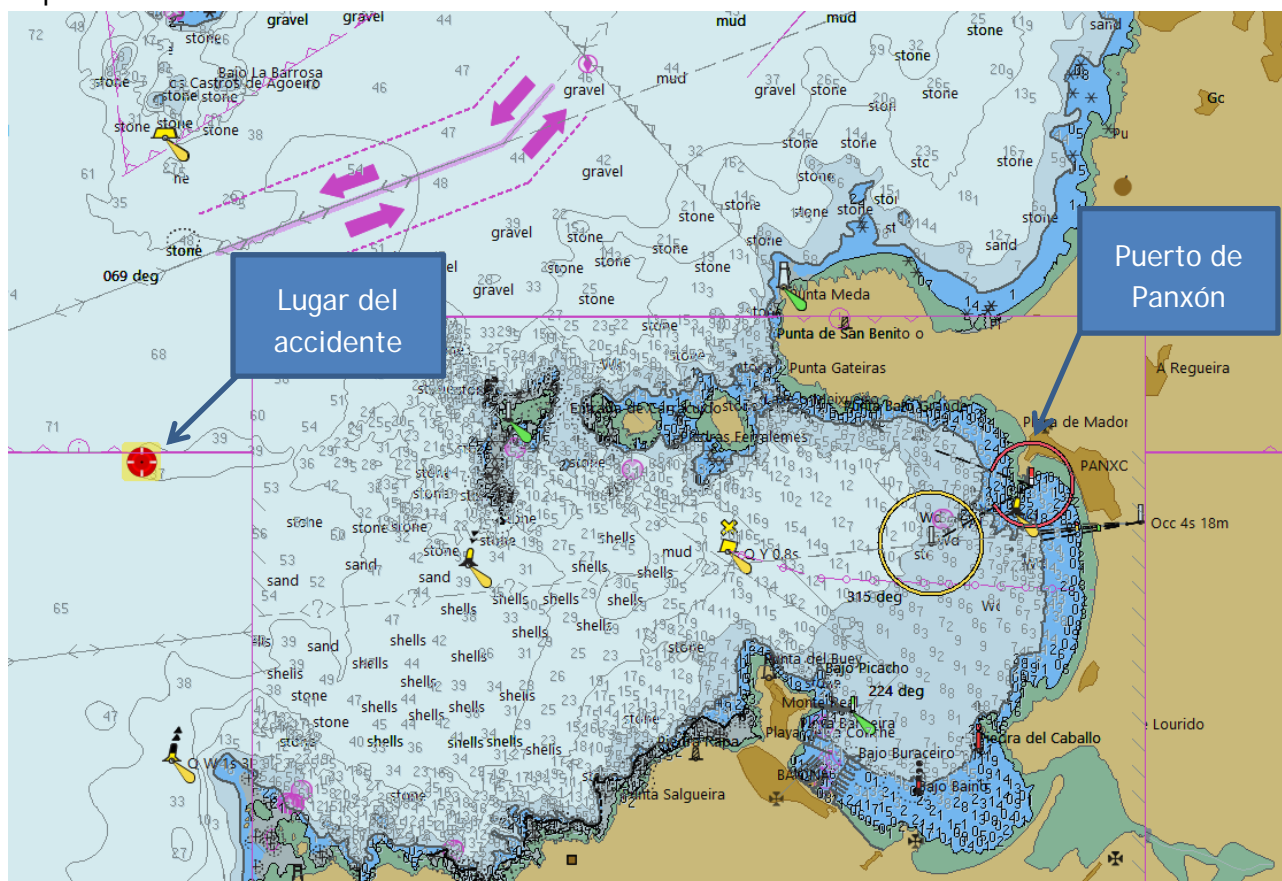


Figura 3. Detalle de la zona del accidente

El día 19 de abril de 2017, sobre las 09:15 horas, la E/P MAR NOVO estaba terminando las faenas del día. La embarcación había salido a faenar a las 5:00 horas desde el puerto de Panxón (Pontevedra) con tres tripulantes a bordo: patrón, segundo patrón y marinero.

La embarcación había virado los dos artes que había largado el día anterior y se disponía a largar una tercera red para dejarla en el mar hasta el día siguiente. Al final de la maniobra de largado, estando ya todo el paño en el mar, tras largar la piedra y cuando solamente quedaba por largar la boya del final del arte, el marinero encargado de la tarea enredó accidentalmente un pie en la cala. Dio aviso a los otros dos tripulantes y, ante la imposibilidad de zafarse rápidamente, se dirigió a la borda de la embarcación para saltar limpiamente al mar sin golpearse.

El segundo patrón de la embarcación se encontraba en ese momento en el costado de babor, a media eslora, recogiendo el pescado atrapado por las redes que acababan de virar. Había

INFORME CIAIM-10/2019

Accidente operacional con resultado de muerte de un tripulante del pesquero MAR NOVO, unas 2 millas al oeste de los Islotes las Serralleiras (Pontevedra), el 19 de abril de 2017.

preguntado al marinerero accidentado si tenía todo libre, y le había oído decir que sí. Posteriormente, oyó el grito de sorpresa del marinerero accidentado, siendo testigo de cómo daba un paso hacia la regala levantando la pierna para, a continuación, caer libremente al agua sin golpearse con ninguna parte de la embarcación. Tras caer el marinerero accidentado se sumergió completamente. El segundo patrón corrió hacia la popa para amarrar la cala a la embarcación. A continuación, tirando del mismo cabo logró sacar al accidentado a la superficie, advirtiéndole que había tragado agua. Entretanto, el patrón dio atrás para detener la embarcación.

El patrón se echó al agua para intentar liberar al accidentado mientras que el segundo patrón permanecía en la embarcación agarrando el cabo. El patrón pudo liberar una vuelta del cabo enredado en la pierna del marinerero, pero fue incapaz de liberar más, con lo que le pidió al segundo patrón que le alcanzara la navaja de la caseta de mando.

El segundo patrón soltó el cabo para ir por la navaja. Con ella, el patrón consiguió liberar el cabo de la pierna del accidentado, y ambos quedaron a la deriva. Las condiciones meteorológicas existentes en aquel momento eran tales que las olas pasaban por la cabeza de los dos tripulantes, cubriéndolos por completo.

El patrón desde el agua, y el segundo patrón desde la embarcación, intentaron subir a bordo al accidentado durante un tiempo estimado entre 20 y 40 minutos, pero sin éxito. En ese tiempo, el marinerero que había caído al mar seguía consciente, pero con síntomas de ahogamiento puesto que balbuceaba, intentando contestar a sus compañeros, pero sin hacerse entender.

Durante el intento de rescate, el segundo patrón trató de realizar una llamada selectiva digital, pero sin obtener contestación. De acuerdo con la tripulación, el aparato funcionaba normalmente. Dentro de los intentos que realizaron para subir al marinerero accidentado a bordo, ambos tripulantes relatan que emplearon sus manos, un bichero y un cabo que pasaron por debajo de los brazos del marinerero accidentado, para después llevarlo hasta el halador e intentar recuperarlo empleando éste. Todos estos intentos resultaron infructuosos. La ropa de aguas con la que se había equipado el marinerero accidentado, consistente en chaquetón y pantalones, resbalaba y hacía muy difícil su agarre.

Como resultado de los intentos de rescate del marinerero accidentado, el segundo patrón se rompió tres costillas. Cesó de intentar subirlo a bordo cuando le fallaron las fuerzas. El patrón también se agotó y quedó a la deriva, alejándose de la embarcación.

El segundo patrón utilizó dos veces más el equipo de radio. Primero, cambiando al canal 8 VHF, canal de trabajo para los pescadores de la zona, para dar aviso. Al no contestar nadie inmediatamente, trató de realizar una segunda llamada selectiva digital empleando el botón de distress.

La embarcación de pesca de fibra FANEKO, tras haber escuchado la llamada y sin saber exactamente dónde se encontraba el MAR NOVO, acudió dado que observaban a una embarcación realizando una maniobra extraña. Entre los tres tripulantes del FANEKO consiguieron izar al marinerero accidentado y al patrón.

INFORME CIAIM-10/2019

Accidente operacional con resultado de muerte de un tripulante del pesquero MAR NOVO, unas 2 millas al oeste de los Islotes las Serralleiras (Pontevedra), el 19 de abril de 2017.

Tras ello, ambas embarcaciones se dirigieron al puerto de Baiona, llegando mucho antes el FANEKO, embarcación de tipo planeadora, por su mayor velocidad que el MAR NOVO.

Desde el FANEKO se avisó a una ambulancia, que llegó al puerto de Baiona unos minutos más tarde que ellos.

Ninguno de los tripulantes del MAR NOVO llevaba puesto el chaleco salvavidas de trabajo autohinchable.

De acuerdo con los registros de SASEMAR, el CCS Vigo recibió la comunicación desde un pesquero sobre la caída al agua de un tripulante de un pesquero en la zona de Serralleiras.

El CCS Vigo movilizó la E/S SALVAMAR MIRACH y solicitó al servicio de urgencias sanitarias (061) una ambulancia al puerto de Baiona.

El pesquero que trasladaba al accidentado llegó al puerto de Baiona sin que fuera necesaria la intervención de la E/S SALVAMAR MIRACH. El accidentado falleció antes de llegar a puerto.

* * *

Accidente operacional con resultado de muerte de un tripulante del pesquero MAR NOVO, unas 2 millas al oeste de los Islotes las Serralleiras (Pontevedra), el 19 de abril de 2017.

4. ANÁLISIS

4.1. Actividad del MAR NOVO.

La E/P MAR NOVO es una embarcación de artes menores que faena principalmente dentro de la ría de Vigo durante el otoño-invierno y fuera de la misma en los meses de verano. Durante esta época tiene su base en el puerto pesquero de Panxón.

4.2. Información recabada de Capitanía Marítima

La embarcación tenía en vigor el Certificado de Conformidad correspondiente para embarcaciones de pesca existentes con más de 6 metros de eslora (L), que fue emitido en Vigo el 13 de octubre de 2014 y con validez, a reserva de efectuar los reconocimientos de conformidad dispuestos por el Real Decreto 543/2007, hasta el 11 de septiembre de 2019. Hasta la fecha del accidente, se habían realizado los preceptivos reconocimientos en seco anuales para embarcaciones de madera, y se habían consignado las correspondientes autocertificaciones anuales.

La embarcación había sido despachada en el Distrito Marítimo de Baiona el día 27 de marzo de 2017 por un período de tres meses, hasta el 27 de junio de 2017. En el día del accidente, el despacho de la embarcación estaba en vigor, así como los títulos profesionales de los tres tripulantes. Aparecen enrolados en la embarcación el patrón al mando, un segundo patrón y un marinero.

Todos los tripulantes tenían los reconocimientos médicos en vigor y válidos en la fecha del accidente.

La resolución de tripulación mínima emitida para esta embarcación, de fecha 22 de octubre de 2014, establece un total de dos tripulantes, ya sean Patrón y Mecánico, o Patrón polivalente y Marinero.

En el mencionado Certificado de Conformidad consta, dentro del inventario radioeléctrico, el aparato de VHF con llamada selectiva digital JMC PRONAV RT-2500, modelo homologado por la DGMM con número 54.0044.

4.3. Evidencias recabadas del ISSGA.

El *Instituto Galego de Seguridade e Saúde Laboral* (ISSGA), elaboró un informe sobre el accidente el 28/06/2017.

De acuerdo con este informe, la causa del accidente fue la pisada y posterior enganche con el cabo del calamento, y el arrastre del arte que se estaba largando.

El informe concluye con unas medidas preventivas a adoptar, que son:

- a. Tener las redes adujadas en sus cajoneras, sin invadir el pasillo dónde se coloca el marinero.
- b. Valorar la posibilidad de llevar puesto el chaleco autohinchable de trabajo.

INFORME CIAIM-10/2019

Accidente operacional con resultado de muerte de un tripulante del pesquero MAR NOVO, unas 2 millas al oeste de los Islotes las Serralleiras (Pontevedra), el 19 de abril de 2017.

El informe también incluye como anexo la evaluación de riesgos que se realizó a la embarcación en abril de 2016 por parte del servicio de prevención mancomunado. En dicha evaluación se advierte sobre el riesgo existente durante el largado de la red de enmalle y se establecen varias medidas preventivas:

- a. Navegar a poca velocidad durante la maniobra de largado.
- b. Dejar la red colocada de modo que salga sola.
- c. No subirse a la red que se está largando.
- d. No permanecer en la popa durante el largado.

Las evaluaciones de riesgos a bordo de las embarcaciones se hacen atendiendo a lo establecido por el artículo 23 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales y al artículo 3 del R.D. 1216/97, de 18 de julio, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud en el trabajo a bordo de los buques de pesca. Éstos son los dos principales instrumentos legislativos para garantizar la seguridad laboral a bordo de los buques de pesca.

4.4. Condiciones meteorológicas.

En el día del accidente, los dos tripulantes declararon que las condiciones meteorológicas eran buenas, pero que las olas que había pasaban por encima de la cabeza del marinero que cayó al mar. La previsión meteorológica de AEMET para la zona fue de viento del nordeste de fuerza 3 a 4, con marejadilla a marejada y mar de fondo del norte o noroeste con olas de 1 a 2 metros.

4.5. Cubierta de trabajo, arte de enmalle y maniobra de largado de la red.

4.5.1. Cubierta de trabajo

En esta embarcación, como en muchas otras dedicadas a la pesca de bajura, las redes de enmalle se estiban en unos cajones de madera que ocupan la práctica totalidad de la manga de la embarcación. Normalmente, suele haber un cajón para cada red, y un pequeño pasillo para el paso de los tripulantes. Es práctica habitual estibar los plomos o las piedras que se emplean para calar el arte a babor del cajón y los corchos y las boyas a estribor. En el MAR NOVO seguían esta disposición tradicional que está extendida en la bajura. El pasillo para el paso de los tripulantes estaba a estribor.

Accidente operacional con resultado de muerte de un tripulante del pesquero MAR NOVO, unas 2 millas al oeste de los Islotes las Serralleiras (Pontevedra), el 19 de abril de 2017.



Figura 4. Cubierta de trabajo de la E/P MAR NOVO

Se puede observar como a popa del pasillo de trabajo se estiban las calas.

4.5.2. Artes de enmalle

Los artes de enmalle de esta embarcación constan de una veintena de piezas de red de 50 m de longitud, unidos entre sí hasta componer un arte de 1000 m de longitud. Al ser largado al mar, se

Accidente operacional con resultado de muerte de un tripulante del pesquero MAR NOVO, unas 2 millas al oeste de los Islotes las Serralleiras (Pontevedra), el 19 de abril de 2017.

dispone en el fondo a modo de pared vertical que hace que los peces que tienen el tamaño adecuado queden atrapados en la malla al intentar atravesarla. Para ello, los artes están lastrados en su relinga inferior y encorchados en su relinga superior. Los extremos del paño están conectados a unas calas o cabos, que llevan asimismo piedras o adoquines en sus extremos inferiores, y boyas en sus extremos superiores para facilitar la fijación del arte, así como su posterior localización.

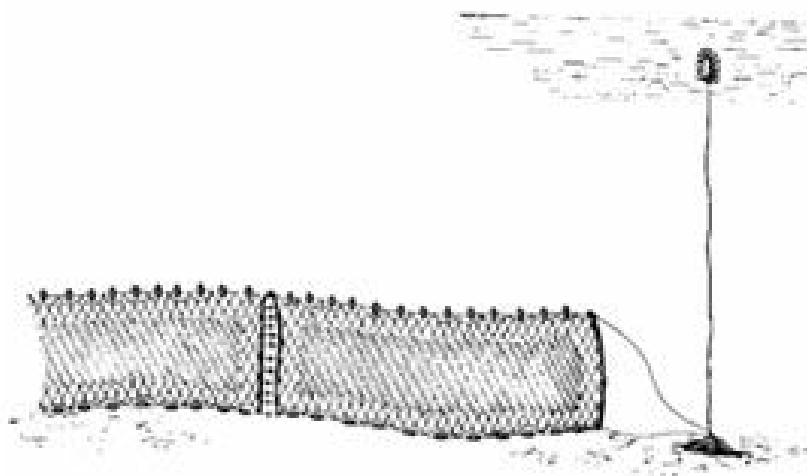


Figura 5. Arte de enmalle

El peso de los paños de red de cada arte se estima en unos 240 kg en el aire, siendo 12 kg el peso por paño, y para su fondeo se empleaban adoquines de empedrar calles, de unos 5 kg cada uno.

En la zona del accidente, la profundidad existente es de unos 40 m, con lo que al haberse producido éste al final de la maniobra de largado es muy probable que la práctica totalidad del paño estuviera ya apoyado sobre el fondo marino, a excepción del último paño. Por tanto, el peso efectivo que actuaba sobre el marinero accidentado se estima en unos 17 kg. Esto es consistente con la declaración, puesto que se trata de un peso suficiente para sumergir a una persona, pero fácilmente manejable para alguien que se encuentre a bordo.

4.5.3. Procedimiento de largado del arte

Al comienzo de la maniobra de largada, se tira manualmente la primera piedra de la cala y la primera boya, para a continuación ir navegando a baja velocidad con objeto de propiciar que la red salga sola desde el cajón en dónde está estibada y vaya cayendo al mar por la estampa de popa. En ese momento, se produce un claro riesgo de atrapamiento y caída al mar si se manipula la red con el fin de solventar enredos de última hora o para tratar de “colocar” el arte de un modo más favorable.

Este comportamiento entraña un riesgo indiscutible y denota un ambiente de exceso de confianza que a veces puede resultar un factor determinante a la hora de sufrir un accidente.

INFORME CIAIM-10/2019

Accidente operacional con resultado de muerte de un tripulante del pesquero MAR NOVO, unas 2 millas al oeste de los Islotes las Serralleiras (Pontevedra), el 19 de abril de 2017.

En este caso, el marinero accidentado pisó la cala final del arte con consecuencias fatales. Para poder pisarla, esta debía estar estibada fuera de la cajonera en el pasillo de estribor de la embarcación. Es posible que estuviera dispuesta de este modo para facilitar el largado y evitar su enredo con los últimos paños de red que estaban cayendo al mar, y fue este exceso de confianza reforzado por la creencia de que ya estaba libre, lo que provocó que el marinero accidentado se situara entre la popa y la cala o directamente sobre esta.

4.6. Evidencias recabadas de la autopsia.

El marinero accidentado fue trasladado al Hospital Nicolás Peña en Vigo, donde se encuentran las dependencias de la correspondiente Subdirección Territorial del Instituto de Medicina Legal de Galicia. Se le realizó autopsia el día 20 de abril de 2017.

La autopsia concluye como causa fundamental de la muerte la asfixia por sumersión producida por causas accidentales, excluyendo la intervención de terceros. Fecha la hora de la muerte alrededor de las 09:30 horas, hora local, del día 19 de abril de 2017.

También se detectan diversas contusiones en la cabeza y en el tobillo 2 derecho. Se concluye que, efectivamente la cala enganchó la pierna del fallecido, pues se presentan lesiones compatibles en el tobillo derecho. Es probable, además que, en contra de lo declarado por los otros dos tripulantes, el marinero accidentado sí se golpease en la cabeza al caer, después de que el cabo hiciera tensión en su pierna.

4.7. Evaluación de riesgos

El informe del ISSGA al cual ha tenido acceso la CIAIM incluye la última revisión de la evaluación de riesgos laborales efectuada a bordo del B/P MAR NOVO, en abril de 2016, actualizada con el parte del accidente.

Dentro de la revisión de la planificación anterior se incluye el riesgo de hombre al agua dentro de la identificación de peligros de la actividad "maniobra de largado de la red", para el arte de enmalle (ver Figura 6).

Dentro de las acciones requeridas, figura no subirse a la red que se está largando ni permanecer por la parte de popa de ésta, así como vigilar la maniobra en todo momento.

A juicio de la CIAIM, si bien la consecuencia del accidente fue la caída del tripulante al agua, esta caída se produjo al materializarse un riesgo de atrapamiento del accidentado por el arte que se estaba largando. Por tanto, el riesgo latente en la tarea que estaba realizando el accidentado fue el atrapamiento por el arte y la caída al agua fue su consecuencia.

Este riesgo fue clasificado como con probabilidad baja y consecuencias graves, lo que clasifica al riesgo como "moderado".

El responsable de la implantación inmediata de las acciones requeridas es el patrón.

A continuación, se reproduce un extracto de las normas de seguridad de la embarcación, relativas al largado de la red:

INFORME CIAIM-10/2019

Accidente operacional con resultado de muerte de un tripulante del pesquero MAR NOVO, unas 2 millas al oeste de los Islotes las Serralleiras (Pontevedra), el 19 de abril de 2017.

<<Largado de la red:

- *Extremar la precaución en el largado de la red y sobre todo al separar las trallas.*
- *No pisar ningún seno ni cabo del arte que se está largando.*
- *No pisar la red que se está largando.*
- *Colocar el aparejo de manera que pueda largarse de forma totalmente autónoma, sin necesidad de ayuda.>>*

Nótese que en la mención a las trallas se refiere a las relingas que calan verticalmente el arte, una lastrada y otra encorchada.

Estas normas de seguridad no se corresponden exactamente con las acciones requeridas por el riesgo de hombre al agua. En concreto, no aparecen indicaciones expresas de mantenerse a popa de la red y vigilar la maniobra en todo momento.

INFORME CIAIM-10/2019

Accidente operacional con resultado de muerte de un tripulante del pesquero MAR NOVO, unas 2 millas al oeste de los Islotes las Serralleiras (Pontevedra), el 19 de abril de 2017.

CENTRO DE TRABAJO: MAR NOVO
ACTIVIDAD: FAENAS DE PESCA

VERIFICADO





ARTE	IDENTIFICACIÓN DE PELIGROS	RIESGOS ASOCIADOS	ACCIÓN REQUERIDA	PLAZO	ESTADO	
ENMALLE	 MANIOBRA DE LARGADO DE LA RED	HOMBRE AL AGUA	LLEVAR LA EMBARCACIÓN A Poca VELOCIDAD DURANTE LA MANIOBRA. DEJAR BIEN COLOCADA PARA QUE LA RED SALGA SOLA. NO SUBIRSE A LA RED QUE SE ESTÁ LARGANDO NI PERMANECER POR LA PARTE DE POPA DE ESTA. SE VIGILARÁ LA MANIOBRA EN TODO MOMENTO.	INMEDIATA	Mejora continua	
		CHOQUES CONTRA OBJETOS				
	 MANIOBRA DE HALADO DE LA RED	ATRAPAMIENTO POR ELEMENTOS MÓVILES	NO TRABAJAR ENCIMA DEL HALADOR Y PARAR SIEMPRE ANTES DE MANIPULARLO DIRECTAMENTE	INMEDIATA	Mejora continua	

Figura 6. Evaluación de riesgos de la E/P MAR NOVO, tabla de planificación

Accidente operacional con resultado de muerte de un tripulante del pesquero MAR NOVO, unas 2 millas al oeste de los Islotes las Serralleiras (Pontevedra), el 19 de abril de 2017.

Los tripulantes firmaron declaraciones de haber sido formados en estas normas de seguridad. Éstas se encuentran adjuntas a la última revisión de la planificación de riesgos. Sin embargo, no se especifica la duración de esta formación y si ésta se limitó a la mera lectura de las normas de seguridad o si por el contrario se profundizó más.

Tras el accidente el Servicio de Prevención, que prestaba sus servicios a la empresa armadora, realizó una investigación preceptiva del accidente, analizando sus consecuencias en dicho informe se apunta como causa inmediata, que es la que da lugar al accidente, el pisar un seno de un cabo que produce una caída la mar. Como causa básica, que es la que permite la existencia de la causa inmediata, indica una conducta imprudente y distraída por parte del marinero accidentado, achacable a un exceso de confianza.

4.8. Petición de ayuda por radio

El segundo patrón cuenta con las titulaciones de Patrón Costero Polivalente y Operador Restringido del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima, que acreditan la formación necesaria para realizar una llamada selectiva digital con éxito. Realizó las llamadas de la siguiente manera:

1. Levantó la tapa de *distress call*
2. Pulsó el botón
3. Escuchó unos pitidos
4. Mantuvo pulsado hasta que cesaron los pitidos
5. Luego pidió socorro porque había un hombre al agua.

La embarcación dispone de un aparato de VHF con LSD, de marca y modelo JMC PRONAV RT-2500. En la Figura 8 se reproduce un extracto del manual de instrucciones del aparato, referente a cómo efectuar una llamada selectiva digital de emergencia.

El segundo patrón no escuchó los avisos que, según el manual, emite el aparato cada 2 segundos hasta que la estación costera recibe la llamada de emergencia.

Accidente operacional con resultado de muerte de un tripulante del pesquero MAR NOVO, unas 2 millas al oeste de los Islotes las Serralleiras (Pontevedra), el 19 de abril de 2017.

SOCORRO

Nota: Deberá configurar el MMSI del usuario para poder enviar llamadas de emergencia. Consulte la página 42 para configurar el MMSI.

Esta función le permitirá transmitir una llamada de Socorro.

- | | |
|--|---|
| | <p>1. Para transmitir una llamada de Socorro, pulse DISTRESS y manténgala pulsada durante 5 segundos.</p> |
| | <p>2. La llamada de Socorro se transmite y espera de unos 210 – 270 segundos. Esto se sigue internamente. Después de que se haya enviado la llamada, cada 2 segundos sonará un aviso de emergencia y, también, escuchará una transmisión entre el canal</p> |
| | <p>16 y el canal 70 hasta que se reciba, por parte de la estación costera, una señal de que han recibido la llamada. Para cancelar la llamada de Socorro, pulse 16/9/TRI.</p> |
| | <p>3. Cuando el radio recibe una llamada de Socorro, aparece la pantalla que se muestra a la izquierda. Si no se obtiene ninguna señal de que se ha recibido la llamada de Socorro, ésta se repite hasta que se obtiene dicha señal de la estación costera.</p> |

Figura 7. Extracto del manual de instrucciones del equipo de radio de la E/P MAR NOVO

La CIAIM ha tenido acceso a las grabaciones de las llamadas por radio recibidas por el CCS de Vigo y por el Centro Zonal de Coordinación de Salvamento (CZCS) de Finisterre. No se registró recepción de ninguna llamada de emergencia de esta embarcación, pero sí de otras embarcaciones que escucharon la llamada por el canal 8 de VHF y le comunicaron la emergencia al CCS de Vigo.

Por lo que se deduce que es muy probable que las emisiones de las dos llamadas selectivas digitales de emergencia no fueran completadas o realizadas correctamente, y por eso no fueron recibidas por el CCS de Vigo ni consta recepción de las mismas por ninguna otra embarcación.

Accidente operacional con resultado de muerte de un tripulante del pesquero MAR NOVO, unas 2 millas al oeste de los Islotes las Serralleiras (Pontevedra), el 19 de abril de 2017.

4.9. Chalecos salvavidas de trabajo

Ninguno de los tripulantes llevaba puesto el chaleco salvavidas autohinchable de trabajo, el cual resulta obligatorio para los tripulantes de cubierta según estipula el RD 543/2007 en su Anexo VI cuando el estado del mar o del viento así lo requiera, a criterio del patrón. Los tripulantes indican que es muy incómodo trabajar con él y que, debido a la configuración de este (correas, salientes...) resulta muy fácil engancharse al llevarlo puesto.

4.10. Medidas tomadas tras el accidente

Después del accidente, el armador del pesquero y la empresa Servizo de Prevención Mancomunado Mar Seguro de Galicia tomaron las siguientes medidas de seguridad para evitar accidentes similares:

- Establecimiento de medios físicos para delimitar zonas peligrosas, prolongando el cierre de las cajonadas hasta popa, impidiendo así que las calas puedan estibarse fuera de las cajonadas (ver Figura 8)
- Instalación de una cámara para vigilar constantemente la popa de la embarcación, con una pantalla en el puente de gobierno.
- Uso de intercomunicadores (walkie-talkie con micrófono y auriculares) para mejorar la comunicación entre el puente y la cubierta durante las maniobras.
- Actualización en el año 2018 del plan de prevención de riesgos laborales, desglosando las maniobras de pesca con artes de enmalle en las diferentes actividades que las conforman, determinando los riesgos asociados a cada una de ellas.
- Elaboración de un protocolo de hombre al agua.



Figura 8. Nueva disposición de las cajonadas (fuente: empresa Mar Seguro de Galicia)

Accidente operacional con resultado de muerte de un tripulante del pesquero MAR NOVO, unas 2 millas al oeste de los Islotes las Serralleiras (Pontevedra), el 19 de abril de 2017.

5. CONCLUSIONES

De todo lo anterior se concluye que el accidente se produjo por un atrapamiento de la pierna del accidentado por la cala final del arte de enmalle que se estaba largando en ese momento.

Este atrapamiento se produjo por no guardar el tripulante una distancia segura y acercarse demasiado a la zona donde se encontraba el arte. La investigación no ha podido concluir cuales fueron las causas que llevaron al accidentado a realizar esta acción, no obstante, existen indicios de que esta es una conducta más habitual que lo deseable, en la pesca con redes de enmalle.

La falta de medios físicos de que delimiten una zona segura durante la maniobra de largado favoreció esta conducta.

El hecho de no llevar puesto el chaleco de inflado automático favoreció el ahogamiento.

Las amuradas del pesquero están muy elevadas, lo que dificultó la operación de rescate e impidió que el patrón volviera a embarcar tras intentar rescatar al marinero accidentado. Esto se debe a que, además de tratarse de una embarcación tradicional de madera, se instalaron planchas de aluminio sobre las tapas de regala en casi toda su extensión.

No se realizó de forma correcta la llamada selectiva digital de emergencia, lo cual pudo retrasar la actuación de Salvamento Marítimo.

6. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

A la vista de las acciones tomadas por el armador y por la empresa Servicio de Prevención Mancomunado Mar Seguro de Galicia, no se formulan otras recomendaciones de seguridad.

7. LECCIONES SOBRE SEGURIDAD

Acercarse demasiado a los elementos en movimiento del arte supone un riesgo. Los patrones de las embarcaciones de pesca deben permanecer vigilantes, reprendiendo estas conductas.

Es conveniente que en todo momento los tripulantes de cubierta estén equipados con el chaleco salvavidas de inflado automático, con independencia de las condiciones meteorológicas. También deberían ir provistos de una navaja que les permita cortar cabos.

Hay que valorar la instalación en este tipo de embarcaciones de medios que permitan el embarque desde el mar a personas que hayan caído de forma accidental o no, como por ejemplo las escalerillas retráctiles. Hoy en día esta es ya una de las exigencias que algunas Capitanías Marítimas piden para conceder las resoluciones de tripulación mínima de un solo tripulante, pero a la luz de los acontecimientos la CIAIM entiende que es positivo ampliar la implantación de estos dispositivos al resto de embarcaciones de bajura de madera.