



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE TRANSPORTES
Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTES
Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

COMISIÓN PERMANENTE DE
INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES
E INCIDENTES MARÍTIMOS

INFORME CIAIM-16/2023

Fallecimiento de un tripulante al caer al mar desde el pesquero ZODÍACO, de bandera portuguesa, frente a la costa de Leixoes (Portugal), el 14 de mayo de 2014

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. Buque ZODIACO



Figura 2. Lugar del accidente

1. SÍNTESIS

El día 14 de mayo de 2014, el buque de pesca (B/P) de bandera portuguesa ZODIACO se hallaba pescando al arrastre de fondo frente a la costa portuguesa cuando, alrededor de las 16:15 horas UTC, el 2º mecánico (despachado como engrasador, ejercía oficiosamente de 2º mecánico, disponiendo de titulación suficiente para ello), de nacionalidad española, cayó por la borda al mar mientras efectuaba trabajos de mantenimiento en cubierta.

Desde el mismo momento de caer al mar, el tripulante permaneció inmóvil, quedando en posición de decúbito dorsal, sin mostrar señales de vida.

Una vez recuperado el cuerpo del agua, éste fue sometido a continuas maniobras de reanimación, sin obtener resultado positivo alguno. El cuerpo del tripulante accidentado fue trasladado hasta el puerto de Leixões (Portugal).

1.1. Investigación

El presente informe es el resultado de la investigación conjunta del accidente liderada por la CIAIM con la colaboración del *Gabinete de Inveestigaçãõ de Accidentes Maritimos e da Autoridade para a Meteorologia Aeronáutica* (GAMA) del Gobierno de Portugal. Al haber ocurrido el accidente a bordo de un buque de bandera portuguesa habiendo fallecido una persona de nacionalidad española, ambos países deben investigar el accidente.

La CIAIM recibió la notificación del suceso el día 16 de mayo 2014. 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.

En el año 2015 la CIAIM publicó un informe provisional de la investigación, aprobado en su reunión del 15 de julio de 2015. En el momento de publicar ese informe provisional no se había recibido aún el informe de la autopsia practicada al fallecido. Una vez recibida la autopsia del fallecido, se elaboró el presente informe definitivo de la investigación.

El presente informe fue revisado por la CIAIM en su reunión del 13 de junio de 2023 y, tras su posterior aprobación, fue publicado en febrero de 2024.

Fallecimiento de un tripulante al caer al mar desde el pesquero ZODÍACO, de bandera portuguesa, frente a la costa de Leixoes (Portugal), el 14 de mayo de 2014

2. DATOS OBJETIVOS

DATOS DEL BUQUE / EMBARCACIÓN	
Nombre	ZODIACO
Pabellón / registro	Portugal / Aveiro
Identificación	Matrícula de Aveiro A-3336-C Nº IMO: 9057343
Tipo	Pesquero de arrastre de fondo
Características principales	Eslora total: 28,0 m Manga: 8,0 m Puntal: 3,5 m Arqueo bruto: 237,0 GT Material de casco: acero Propulsión: motor diésel de 589,0 kW
Propiedad y gestión	Pesquerías González Parada Ltda. (Viana do Castelo, Portugal)
Sociedad de clasificación	No clasificado
Pormenores de construcción	Construido en el año 1992. No se conocen otros detalles de la construcción
Dotación mínima de seguridad	6 tripulantes: 1 Patrón, 1 contra maestre, 1 motorista y 3 marineros.
PORMENORES DEL VIAJE	
Puertos de salida / llegada	Salida de Vigo con llegada prevista a Marín, sin escalas.
Información relativa a la carga	1100 kg de capturas
Dotación	Diez tripulantes: Patrón, Segundo patrón, Primer mecánico, dos engrasadores, cocinero, cuatro marineros. Todos ellos disponían de las titulaciones y los certificados de aptitud profesional necesarios para ocupar el puesto que desempeñaban a bordo.
Documentación	El certificado de conformidad de la embarcación se hallaba en vigor. No obstante, el certificado de dotación de seguridad no era válido, al no haber sido éste actualizado, tal y como establece la normativa portuguesa, después de haber cambiado de propietario el buque.
INFORMACIÓN RELATIVA AL SUCESO	
Tipo de suceso	Accidente operacional (caída al mar)
Fecha y hora	14 de mayo de 2014, 16:15 horas UTC
Localización	041° 17,2' N; 008° 59,7' W
Operaciones del buque	Pescando al arrastre
Lugar a bordo	Cubierta principal, aleta de babor
Daños sufridos en el buque	Sin daños
Fallecidos / desaparecidos / heridos a bordo	1 tripulante fallecido
Contaminación	No
Otros daños externos al buque	No
Otros daños personales	No
CONDICIONES MARÍTIMAS Y METEOROLÓGICAS	
Viento	Beaufort fuerza 4 (11-16 nudos) del NE
Estado de la mar	Marejada y mar de fondo del NNW de altura significativa en torno a 1,5 m
Visibilidad	Buena
INTERVENCIÓN DE AUTORIDADES EN TIERRA Y REACCIÓN DE SERVICIOS DE EMERGENCIA	
Organismos intervinientes	Comandancia local de la Policía Marítima de Leixóes
Medios utilizados	Lancha SR28 del Instituto de Socoros a Náufragos (INS) de Portugal
Rapidez de la intervención	Inmediata
Medidas adoptadas	Movilización de medios marítimos
Resultados obtenidos	Recuperación del cuerpo sin vida del tripulante y traslado a tierra

3. DESCRIPCIÓN DETALLADA

El relato de los acontecimientos se ha realizado a partir de los datos, declaraciones e informes disponibles. Las horas referidas son UTC salvo que se diga expresamente otra cosa.

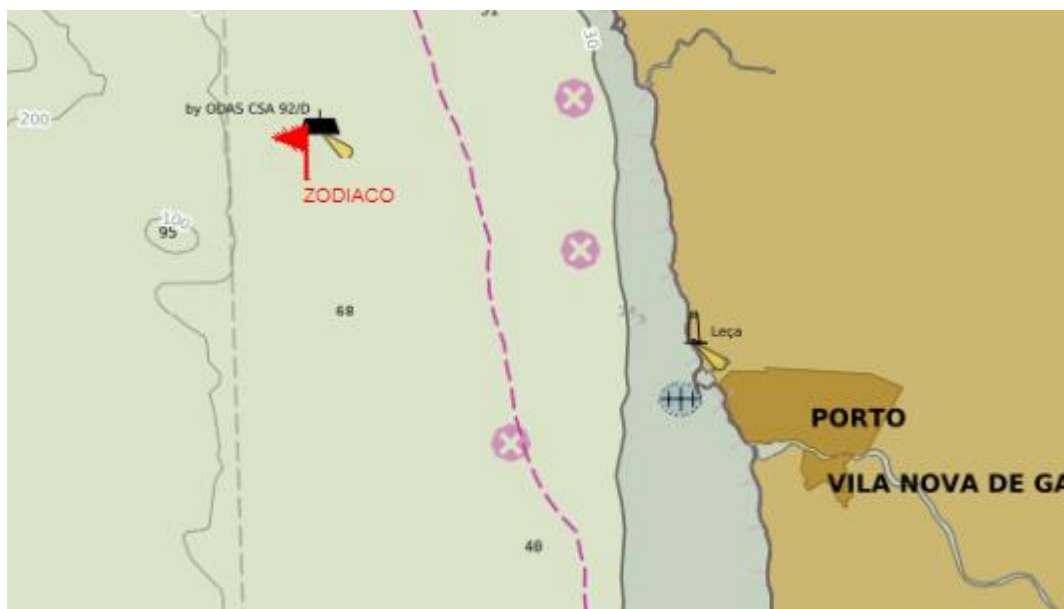


Figura 3. Zona del accidente

El día 13 de mayo de 2014, a las 00:00 horas, el pesquero ZODÍACO salió del puerto de Vigo, rumbo a su caladero portugués, con diez tripulantes a bordo. Las mareas solían tener una duración de 4 días, más otros 3 de descanso. En cada jornada se efectuaban entre 5 y 6 lances de pesca.

El día 14 de mayo, en su segunda singladura, el ZODÍACO se hallaba faenando frente a la costa de Portugal. Alrededor de las 16:15 horas, el pesquero se encontraba a unas 14 millas del puerto de Leixões, disponiendo de unas capturas de 1100 kg de pescado en su bodega.

El 1er mecánico y el 2º mecánico se hallaban realizando tareas de mantenimiento en una zona de la cubierta situada en la aleta de babor. Dicha tarea consistía en rellenar el depósito de aceite hidráulico de la grúa del pesquero. Según la declaración del 1er mecánico, llevaban puestos los chalecos salvavidas de trabajo.

La boca de relleno de dicho tanque se hallaba situada entre la amurada y la grúa, en un lugar angosto y de difícil acceso para realizar cualquier operación de mantenimiento.

El 1er mecánico se encargaba de verter aceite de una garrafa, mientras el 2º mecánico sostenía el embudo sobre la boca de llenado del tanque. Después de vaciar todo el contenido de la garrafa, comprobaron que todavía era necesario añadir más aceite, por lo que el 1er mecánico le dijo a su compañero que le acompañara al pañol de máquinas a proveerse de más aceite.

El 1er mecánico se dirigió hacia el compartimento de máquinas, creyendo que su compañero le seguía, pero al comprobar que no era así, se dio la vuelta, viendo en ese instante como el 2º mecánico caía de espaldas al mar.

Inmediatamente el 1er mecánico gritó "hombre al agua" y se dirigió hacia popa, llamando a su compañero para que se agarrara a los cables de arrastre que se hallaban próximos a él, pero su compañero permanecía sin reaccionar, inmóvil en el agua, en posición de decúbito dorsal, según declararon los tripulantes.

El patrón paró la marcha y, tras virar todo el aparejo a bordo, el pesquero se dirigió al lugar donde se hallaba el naufrago. A continuación, uno de los marineros se puso un chaleco salvavidas y atándose un cabo a la cintura, se tiró al mar para tratar de recuperar a su compañero. Cuando el marinero llegó junto a la víctima, ésta no daba señales de vida.

Fallecimiento de un tripulante al caer al mar desde el pesquero ZODÍACO, de bandera portuguesa, frente a la costa de Leixoes (Portugal), el 14 de mayo de 2014

A las 16:45 horas aproximadamente, el cuerpo del accidentado fue subido a bordo. Uno de los marineros comenzó a practicarle ejercicios de reanimación de manera constante, pero el tripulante accidentado seguía sin ofrecer respuesta alguna a dichos estímulos, al tiempo que comprobaban la ausencia de pulso cardíaco en la víctima.

A las 16:50 horas, el patrón efectuó una llamada de socorro por el canal 16 de VHF que fue recibida por la Comandancia del puerto de Leixóes.

A las 16:57 horas, el comandante del puerto de Leixóes determinó la salida de la lancha de salvamento SR28.

A las 17:06 horas, salía la lancha SR28 del puerto de Palmeira al encuentro del pesquero.

A las 17:26 horas, la lancha de salvamento se encontró con el pesquero, en un punto distante unas 6 millas del puerto de Leixóes. El cuerpo del accidentado fue trasbordado a la lancha, poniendo rumbo a Leixóes y continuando con los intentos de reanimación.

A las 17:55 horas, la lancha de salvamento atracó en la Marina Porto Atlántico - Lega de Palmeira en el puerto de Leixoes, donde se desembarcó al accidentado.

A las 18:15 horas, se declaró el óbito.

A las 19:30 horas, la víctima fue trasladada hasta el *Instituto Nacional de Medicina Legal e Ciências Forenses* de Portugal.

A las 19:45 horas, los hechos fueron comunicados al Consulado de España en Oporto.

4. ANÁLISIS

4.1. Autopsia del fallecido

De acuerdo con el informe de la autopsia practicada al fallecido, emitido por el *Instituto Nacional de Medicina Legal e Ciências Forenses*, el fallecimiento se debió a la asfixia por sumersión.

También se detectó en el fallecido intoxicación alcohólica aguda, con una tasa de 3,31+/- 0,42 g/l de etanol en sangre. A juicio de la CIAIM este nivel de alcoholemia muy probablemente afectó a las capacidades psicofísicas del tripulante.

4.2. Lugar donde se produjo el accidente

El lugar donde debían efectuar el relleno de aceite hidráulico de la grúa (figuras 4 y 5) era de difícil acceso, pudiendo establecerse la hipótesis de que, en un momento dado, el accidentado adoptara una posición insegura, tal como sentarse encima de la tapa de la regala de babor (Figura 5). Si se observa el poco espacio disponible entre la amurada y la grúa, una persona de complejión pesada como el accidentado, que se hallase de pie sobre la cubierta, debería adoptar una posición muy incómoda. Por otro lado, aunque fuera así, sería poco probable que, disponiendo de una altura de amurada de 1,03 m, un tripulante de 1,73 m de altura pudiera caer al mar, por el simple hecho de sufrir un mareo o pérdida de conocimiento.



Figura 4. Zona donde se halla la grúa y la boca de llenado de su tanque hidráulico



Figura 5. Operación de relleno del tanque hidráulico de la grúa

4.3. Chaleco salvavidas y prevención de riesgos laborales

Según se afirma por parte de la tripulación, cuando el accidentado cayó al mar, éste llevaba puesto el chaleco salvavidas de trabajo. Este chaleco salvavidas era de un modelo homologado en España por la Dirección General de la Marina Mercante. Una de las principales funciones de los chalecos salvavidas, además de proveer flotabilidad a la persona, es la de conseguir que ésta permanezca en todo momento con la cabeza fuera del agua, para que, en caso de pérdida de conocimiento, se evite el ahogamiento. Los chalecos salvavidas homologados deben cumplir dicha función, siendo prácticamente imposible que, llevando el chaleco bien puesto, su portador quede flotando boca abajo.

Se desconoce por qué el chaleco salvavidas no fue eficaz en este caso.

El armador había contratado en España un Servicio de Prevención Ajeno para la prevención de riesgos laborales a bordo. Algunas de las normas de seguridad establecidas por ese servicio de prevención indican lo siguiente:

Norma	Puesto de trabajo	Trabajadores	Texto
NS-02	Trabajos en cubierta	Toda la tripulación	Los tripulantes no han de subirse encima de cajas o pertrechos apilados bajo ningún concepto
NS-03	Trabajo en cubierta (caída al mar)	Toda la tripulación	Cuando el puesto de trabajo lo requiera por las posibilidades de caer al mar, el tripulante ha de trabajar con cinturón de seguridad, bien sea fijo a un punto del barco o a una guía para poder desplazarse y tener mayor movilidad

El riesgo de caída al mar estaba contemplado de forma genérica, quedando a criterio del patrón determinar si, para la operación de llenado del tanque hidráulico de la grúa, en función de las condiciones marítimas era necesario el uso del cinturón de seguridad.

Si el tripulante hubiera llevado un cinturón de seguridad durante la tarea, no habría caído al mar.

4.4. Llamada de emergencia

Según lo declarado, el buque procedió a virar el arte antes de poder recuperar el cuerpo del marino, y la llamada a los servicios de emergencia se produjo tras haber recuperado el cuerpo del accidentado. Esto retrasó sustancialmente la participación de los servicios de emergencia.

A la vista del informe de autopsia y del tiempo que se tardó en recuperar al accidentado, la CIAIM considera que un aviso inmediato por radio a los servicios de emergencia no habría evitado el fallecimiento del accidentado. No obstante, lo anterior, el patrón debió avisar inmediatamente de la emergencia de acuerdo con los procedimientos establecidos del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos.

5. CONCLUSIONES

De todo lo anterior, la CIAIM ha concluido que la causa principal de la caída al mar del marinero fue la adopción de una postura o posición inadecuada y forzada al sentarse de espaldas al mar sobre la tapa de regala para realizar el llenado del tanque hidráulico de la grúa, debido a que la boca de llenado estaba situada en un lugar de difícil acceso.

Realizar esta tarea en navegación con el buque moviéndose bajo el efecto del oleaje, y la posible presencia de restos de aceite hidráulico sobre cubierta, aumentaba el riesgo de la operación. En estas condiciones, se debió haber hecho uso del cinturón de seguridad.

Además de lo anterior, el tripulante tenía sus capacidades psicofísicas disminuidas debido a la ingesta de alcohol, lo que probablemente tuvo incidencia en el accidente.

6. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

Al armador del buque:

1. Que modifique la posición de la boca de llenado del tanque hidráulico de la grúa, para mejorar su accesibilidad, evitando que haya que adoptar posiciones de riesgo sobre la regala para el llenado del tanque.
2. Que implante correctamente su plan de prevención de riesgos laborales para asegurarse de que en todas las operaciones con riesgo de caída al mar, como la que se estudia en el presente informe, se utiliza el cinturón de seguridad.

7. LECCIONES DE SEGURIDAD

No demorar la emisión de avisos de emergencia, para garantizar la activación inmediata de los servicios de emergencia tras el accidente.

Evitar el consumo de bebidas alcohólicas a bordo.