



INFORME CIAIM-08/2016

Accidente operacional a bordo de la embarcación de pesca MAR VELLA a unas 12 millas de la costa, al SSE del Puerto de Barcelona, el 4 de diciembre de 2015, con resultado de un herido

ADVERTENCIA

Este informe ha sido elaborado por la Comisión 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 único objetivo de la CIAIM al investigar accidentes e incidentes marítimos es la prevención de futuros accidentes mediante la determinación de las causas y circunstancias que produjeron los sucesos investigados.

El presente informe no se ha escrito con intención de que tenga valor alguno en litigios ante órganos judiciales y no persigue la evaluación de responsabilidades, ni la determinación de culpabilidades.

El uso que se haga de este informe para cualquier propósito distinto al de la prevención de futuros accidentes puede conducir a conclusiones e interpretaciones erróneas.

Accidente operacional a bordo de la embarcación de pesca MAR VELLA a unas 12 millas de la costa, al SSE del Puerto de Barcelona, el 4 de diciembre de 2015, con resultado de un herido



Figura 1. Embarcación de pesca MAR VELLA



Figura 2. Zona del accidente

1. SÍNTESIS

En la tarde del día 4 de diciembre de 2015, a unas 12 millas de la costa de Barcelona, el mecánico de la embarcación de pesca (E/P) MAR VELLA sufrió diversos traumatismos al resultar atrapado por el cabirón de la maquinilla de pesca cuando pasaba a su lado mientras se colocaba el chaleco salvavidas de trabajo. El patrón dio aviso al CRM¹ por el canal 16 de VHF para consulta médica. El Centro Radiomédico solicitó la evacuación del herido y el CCS² Barcelona dio comienzo a la movilización de medios para evacuar al herido. Tras arribar a Barcelona, el tripulante fue evacuado en ambulancia a un centro hospitalario.

El mecánico, a los 4 meses del accidente, todavía se estaba recuperando y continuaba en rehabilitación.

1.1. Investigación

La CIAIM recibió la notificación del suceso el día 7 de diciembre de 2015. El mismo día el suceso fue calificado provisionalmente como "accidente 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 19 de abril de 2016 y, tras su posterior aprobación, fue publicado en julio de 2016.

* * *

¹ Centro Radiomédico del Instituto Social de la Marina.

² Centro de Coordinación de Salvamento, de SASEMAR.

INFORME CIAIM-08/2016

Accidente operacional a bordo de la embarcación de pesca MAR VELLA a unas 12 millas de la costa, al SSE del Puerto de Barcelona, el 4 de diciembre de 2015, con resultado de un herido

2. DATOS OBJETIVOS

Tabla 1. Datos del buque / embarcación

Nombre	MAR VELLA
Pabellón / registro	España
Identificación	Matrícula de Barcelona: 3ª-BA-2-3-93 Señal distintiva: EA9524 Número de identificación de buque: 33774
Tipo	Pesquero de arrastre
Características principales	<ul style="list-style-type: none">• Eslora total: 23,20 m• Manga: 5,9 m• Arqueo bruto: 82,91 GT• Material de casco: PFRV• Propulsión: motor diésel 294 kW
Propiedad y gestión	La embarcación es propiedad a partes iguales de dos personas físicas.
Construcción	Construida el año 1993 en astilleros ASFIBE, S.A. (Benicarló - Castellón)
Dotación mínima de seguridad	4 tripulantes (según Certificado de Conformidad. No existe Resolución de Tripulación Mínima)

Tabla 2. Pormenores del viaje

Puertos de salida / escala / Llegada	Salida y llegada en Barcelona, sin escalas.
Tipo de viaje	Pesca.
Información relativa a la carga	Capturas y aparejos.
Dotación	5 tripulantes. Disponían de los títulos y certificados necesarios en vigor.
Documentación	El pesquero estaba despachado y disponía de los certificados exigibles en vigor.

Tabla 3. Información relativa al suceso

Tipo de suceso	Accidente operacional.
Fecha y hora	4 de diciembre de 2015, 15:20 hora local
Localización	41° 12,95' N; 002° 12,48' E
Operaciones del buque y tramo del viaje	Durante la maniobra de virado del arte
Lugar a bordo	Cubierta de trabajo
Heridos / desaparecidos / fallecidos a bordo	1 herido.

INFORME CIAIM-08/2016

Accidente operacional a bordo de la embarcación de pesca MAR VELLA a unas 12 millas de la costa, al SSE del Puerto de Barcelona, el 4 de diciembre de 2015, con resultado de un herido

Contaminación	No
Otros daños externos al buque	No
Otros daños personales	No

Tabla 4. Condiciones marítimas y meteorológicas

Viento	Beaufort fuerza 3 (7 a 10 nudos) del SW
Estado de la mar	Marejadilla
Visibilidad	Buena

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

Organismos intervinientes	SASEMAR CENTRO RADIOMÉDICO
Medios utilizados	E/S SALVAMAR MINTAKA
Rapidez de la intervención	La tripulación dio aviso a las 15:25 h al CRM. La E/S SALVAMAR MINTAKA recogió al herido a las 15:58 h y a las 16:25 h era trasladado a la ambulancia.
Medidas adoptadas	Movilización de E/S SALVAMAR MINTAKA y ambulancia
Resultados obtenidos	Evacuación y traslado al hospital del herido

2.1.Otros datos

2.1.1. La embarcación

La E/P MAR VELLA es una embarcación de pesca litoral de arrastre de fondo. Las embarcaciones de pesca litoral son las que ejercen su actividad dentro de la zona comprendida entre la línea base de la costa y la línea de 60 millas paralela la misma. No obstante lo anterior, la E/P MAR VELLA suele realizar un "arrastre de bajura"³, aproximadamente a unas 12 millas de la costa.

En este pesquero la superestructura está situada en la proa con la maquinilla inmediatamente detrás, quedando el espacio de trabajo en la parte posterior de la cubierta principal.

³ Denominación usada por los propios pescadores.

Accidente operacional a bordo de la embarcación de pesca MAR VELLA a unas 12 millas de la costa, al SSE del Puerto de Barcelona, el 4 de diciembre de 2015, con resultado de un herido



Figura 3. E/P MAR VELLA

2.1.2. La tripulación

La Resolución de Despacho emitida a la E/P MAR VELLA, con validez desde el 21/08/2015 al 31/01/2016, detallaba la siguiente tripulación:

- 1 primer patrón (patrón 1ª de litoral, experiencia en el barco desde junio de 2006)
- 1 segundo patrón (patrón de 2ª de litoral, experiencia en el barco desde marzo de 2007)
- 1 mecánico (patrón costero polivalente, experiencia en el barco desde diciembre de 2008)
- 1 marinero (experiencia en el barco desde noviembre de 2011)
- 1 marinero (experiencia en el barco desde noviembre de 2011)
- 1 marinero (experiencia en el barco desde diciembre de 2014)

Se ha inscrito entre paréntesis el tiempo de experiencia que consta en la base de datos de despacho consultada por la CIAIM. Sin embargo, algunos de los tripulantes como el primer patrón y el mecánico tenían más años de experiencia en esta misma embarcación⁴, que entró en servicio en septiembre de 1993: el patrón desde el año 2004 y el mecánico, que es la persona que tuvo el accidente, desde el año 1996.

En el momento del accidente no iban a bordo todas las personas que estaban enroladas. Iban a bordo 5 personas, más que la dotación mínima que debe de llevar la embarcación.

⁴ Acreditado mediante inserción manual en sus Libretas de Navegación.

Accidente operacional a bordo de la embarcación de pesca MAR VELLA a unas 12 millas de la costa, al SSE del Puerto de Barcelona, el 4 de diciembre de 2015, con resultado de un herido

2.1.3. Prevención de riesgos laborales

El plan de prevención de riesgos de la empresa está fechado en marzo de 2012. El riesgo asociado a este accidente se encontraba contemplado en dicho Plan.

En concreto, dentro de los posibles riesgos asociados al choque o contacto con elementos móviles de máquinas se impartían, entre otras, las siguientes instrucciones (Véase Figura 4):

- Siempre que se manipulen los medios mecánicos de izamiento de la carga, los operarios se comunicarán entre ellos para informarse en cada momento de la situación de la misma.
- El operador de los mandos del equipo de tracción deberá tener una visión adecuada del mismo y de los marineros que estén faenando.
- No situarse en el radio de acción de las pastecas, maquinas, cables, puertas,...⁵
- Para enganchar el cabo de las puertas de arrastre (para luego trincarlas) se deberá hacer uso de herramienta destinada para ello para evitar ubicar las extremidades superiores en el área de movimiento de las puertas
- Las operaciones de recogida del cable, las puertas de arrastre, las malletas y el arte, se deberá realizar con toda la precaución necesaria y no se podrá adelantar los pasos en el proceso para ahorrar tiempo.
- Los equipos de tracción estarán provistos de dispositivos de seguridad adecuados para emergencias, incluidos los dispositivos de parada de emergencia.
- Extremar las precauciones cuando se realicen operaciones de mantenimiento, en especial cuando se está cerca de elementos móviles de máquinas, las cuales deberán permanecer paradas y sin posibilidad de ser activadas de forma accidental.
- Las máquinas solo deberán de ser utilizadas por personal cualificado y autorizado, ya que el uso inadecuado puede ocasionar accidentes.
- No retirar ninguno de los resguardos propios de las máquinas y comprobar que están debidamente sujetos en especial los que cubren elementos móviles.
- No se deberá realizar el amarre de la puerta de recogida en el pórtico de cubierta, ni fijarla a ningún medio que se pueda accionar accidentalmente.
- Las botoneras – palancas de accionamiento deberán encontrarse protegidas con sistemas de resguardos para evitar el accionamiento accidental, además de contar con sistemas de aviso visual (baliza luminosa) que advierta desde cualquier punto de la embarcación, que los motores de las maquinillas se encuentran embragados – desembragados
- La maquinaria de la empresa deberá estar homologada con el distintivo CE, y se deberá adaptar al RD 1215/1997 que establece las disposiciones mínimas de seguridad y salud para la utilización por los trabajadores de los equipos de trabajo.

Figura 4. Extracto del Plan de Prevención de Riesgos Laborales.

Posteriormente al accidente, el Servicio de Prevención Ajeno contratado por el Armador, procedió a adoptar la siguiente medida preventiva en adición a las existentes:

“Procederán a dar la instrucción al trabajador que siempre está en la maquinilla cuando está en funcionamiento, de que pare de forma inmediata la máquina si algún trabajador ha de pasar por el espacio entre ésta y la pared del barco.”

⁵ Subrayado intencionadamente por la CIAIM.

Accidente operacional a bordo de la embarcación de pesca MAR VELLA a unas 12 millas de la costa, al SSE del Puerto de Barcelona, el 4 de diciembre de 2015, con resultado de un herido

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.

El día del accidente la embarcación salió del puerto de Barcelona como suelen hacer de lunes a viernes a las 06:00 horas. Se dirigieron al caladero, realizaron un primer lance de unas tres horas y, posteriormente, un segundo lance.

Hasta iniciar el virado del segundo lance la jornada había transcurrido como cualquier otro día, sin ningún incidente fuera de lo común.

Antes de iniciar el segundo lance, el mecánico de la embarcación bajó a la cámara de máquinas para poner en marcha la bomba hidráulica que acciona la maquinilla de la embarcación.

Una vez accionada la bomba, dos marineros se situaron a los controles de los carreteles de babor y estribor que recogían los cables del aparejo, y empezaron a virar. El eje de cada una de los carreteles movía también, de forma solidaria, un cabirón anejo al carretel.

En resumen, en un momento dado los carreteles estaban en funcionamiento, así como los cabirones que se movían solidariamente a ellos.

Entonces, el mecánico accedió a la cubierta por babor desde la salida de popa de la cámara de máquinas siguiendo la trayectoria indicada en la figura 5, dirigiéndose a la parte de proa de la embarcación.



Acceso de popa de la cámara de máquinas

Figura 5. E/P MAR VELLA vista desde popa. Trayectoria seguida por el mecánico.

Accidente operacional a bordo de la embarcación de pesca MAR VELLA a unas 12 millas de la costa, al SSE del Puerto de Barcelona, el 4 de diciembre de 2015, con resultado de un herido

En el camino, debía atravesar un punto en el que la separación entre el cabirón, que estaba en marcha, y el costado era de apenas 40 cm. Este punto se encuentra remarcado en línea naranja discontinua en la figura 5, ampliándose la zona en la figura 6.

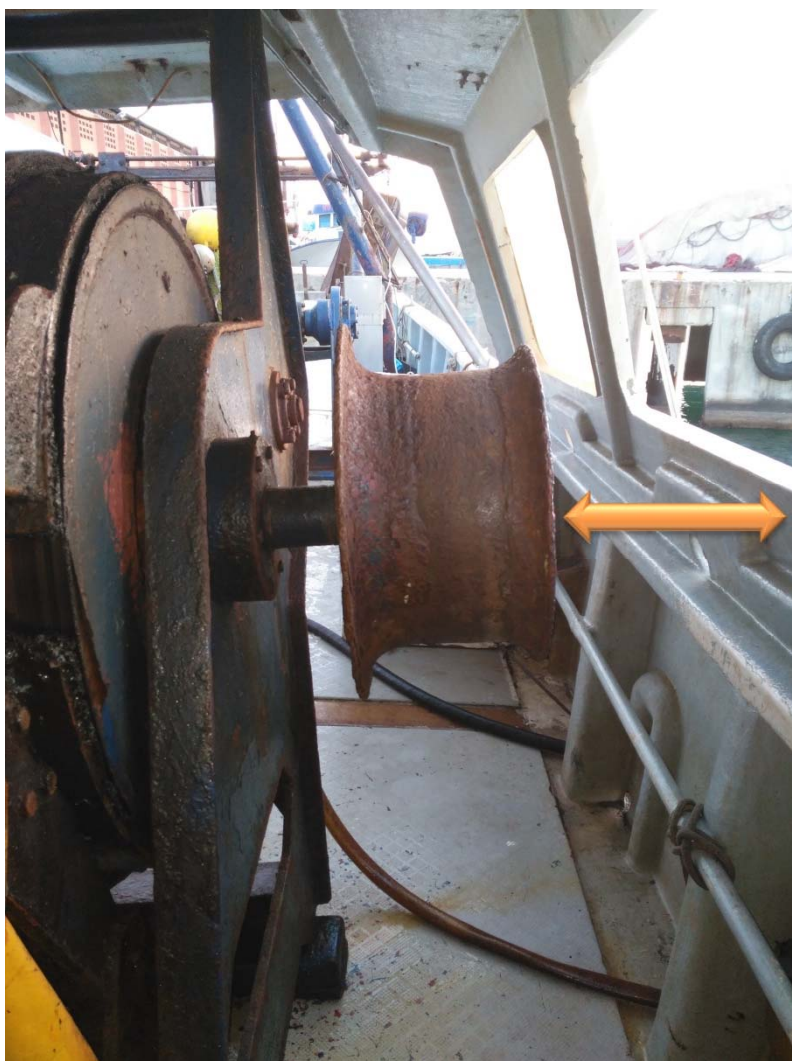


Figura 6. Zona de paso entre el cabirón y el costado (40 cm)

El mecánico salió de la cámara de máquinas sin tener colocado el chaleco salvavidas de trabajo. Véase figura 7. Iba caminando a la vez que se lo iba poniendo cuando llegó a la altura del cabirón. En ese momento lo llevaba presentado sobre su cuerpo, sin haber todavía ajustado las cinchas, por lo que estas se encontraban colgando. Entonces, el cabirón le enganchó por una cincha suelta del chaleco, quedando atrapado y rodando con él. Tras los momentos iniciales de sorpresa, el marinero que manejaba la maquinilla la paró al instante no pudiendo evitar que el

Accidente operacional a bordo de la embarcación de pesca MAR VELLA a unas 12 millas de la costa, al SSE del Puerto de Barcelona, el 4 de diciembre de 2015, con resultado de un herido

mecánico recibiera varios impactos contra las estructuras aledañas, dada la elevada velocidad a la que giraba el cabirón en ese momento.

El mecánico quedó tumbado en la cubierta y permaneció así hasta la llegada de la E/S SALVAMAR MINKALINAN.

El patrón de la embarcación fue enseguida a llamar por radio al CRM.



Figura 7. Chaleco del tripulante accidentado, y detalle de su etiqueta de control.

A las 15:25 h el CCS Barcelona escuchó por el canal 16 de VHF, a la E/P MAR VELLA, solicitar consulta radiomédica urgente con el CRM. La embarcación se encontraba en ese momento a unas 12 millas de costa, al sur-sureste del Puerto de Barcelona. Véase figura 8.

A las 15:30 h el CCR⁶ Valencia puso en contacto a la E/P MAR VELLA con el CRM. Se trataba de un tripulante accidentado con un golpe sangrante. El CCS Barcelona informó a la E/S SALVAMAR MINTAKA de la posible evacuación médica, movilizándolo minutos después.

A las 15:39 h la E/S SALVAMAR MINTAKA informó de que se encontraban a unos 20 minutos de la E/P MAR VELLA.

A las 15:42 h el CCS Barcelona solicitó al centro de control que dispusieran una ambulancia medicalizada en espera del evacuado.

A las 15:58 h la E/S SALVAMAR MINTAKA llegó junto a la E/P MAR VELLA. Procedieron a la valoración y traslado del herido, indicando que se trataba de un politraumatizado con heridas y posibles fracturas.

⁶ Centro de Comunicaciones Radiomárítimas, de Abertis.

Accidente operacional a bordo de la embarcación de pesca MAR VELLA a unas 12 millas de la costa, al SSE del Puerto de Barcelona, el 4 de diciembre de 2015, con resultado de un herido

A las 16:02 h el herido estaba a bordo de la E/S SALVAMAR MINTAKA, y procedían al puerto, donde esperaba la ambulancia.

A las 16:25 horas arribaron a puerto y trasladaron al herido a la ambulancia.

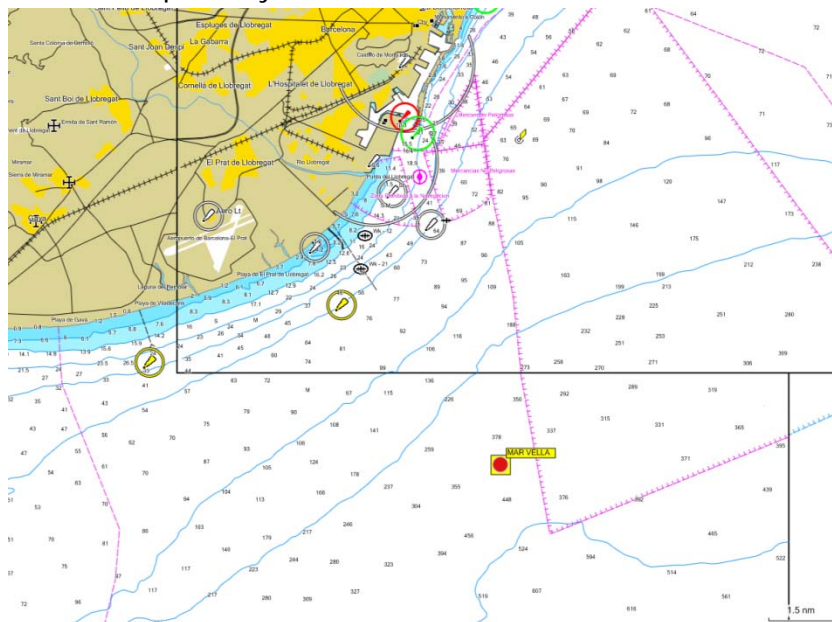


Figura 8. Situación de la E/P MAR VELLA en el momento del accidente

3.1. Asistencia y traslado del herido

La E/S SALVAMAR MINTAKA acudió a la embarcación E/P MAR VELLA para trasladar a la persona herida. Al llegar, solicitaron a la tripulación del pesquero que trasbordaran al herido. Sin embargo, la tripulación, con miedo de producir daños al herido al moverlo para colocarlo en la camilla, pidió al personal de la E/S SALVAMAR MINTAKA que subieran al pesquero y lo colocaran ellos.

Finalmente, el personal de la E/S SALVAMAR MINTAKA subió a bordo y entre varios colocaron al herido en la camilla para hacerlo pasar de la embarcación de pesca a la E/S SALVAMAR MINTAKA.

Entre la formación reglada que debe recibir el mando de una embarcación se encuentra:

- La Formación Sanitaria Específica Inicial, exigida por el Real Decreto 568/2011, de 20 de abril, por el que se modifica el Real Decreto 258/1999, de 12 de febrero, por el que se establecen condiciones mínimas sobre la protección de la salud y la asistencia médica de los trabajadores del mar.
- Formación Básica de Seguridad, en la que se incluye formación de primeros auxilios.

La CIAIM ha comprobado que los mandos del pesquero disponían de la formación que se cita.

Accidente operacional a bordo de la embarcación de pesca MAR VELLA a unas 12 millas de la costa, al SSE del Puerto de Barcelona, el 4 de diciembre de 2015, con resultado de un herido

4. ANÁLISIS

El mecánico tiene 33 años de experiencia en embarcaciones de pesca y 19 años de experiencia en la E/P MAR VELLA. Según declararon los tripulantes, nunca había sucedido un accidente similar a este ni a él ni a otra persona en este pesquero.

El mecánico ha manifestado no haber sufrido ese día cansancio o fatiga.

Según la metodología empleada por la CIAIM para estudiar el factor humano, todo indica que fue un error humano involuntario de ejecución.

Como factores contribuyentes a dicho error están el exceso de confianza del mecánico por la alta familiarización con la embarcación y con la tarea que se estaba realizando. Esto causó a su vez una falta de atención o distracción en el momento de colocarse el chaleco salvavidas de trabajo dentro del radio de acción de un elemento móvil de la embarcación.

Por otra parte, los usos y costumbres del pesquero no contemplaban el que se suprimiera el riesgo parando el cabirón cuando un tripulante debía moverse por el espacio restringido entre este y la amura.

5. CONCLUSIONES

Las causas inmediatas del accidente fueron:

1. Pasar por un espacio de dimensiones reducidas en donde se deberían de extremar las precauciones por la posibilidad de contacto con un elemento móvil. Ante lo estrecho del paso, este elemento móvil, el cabirón, debió haberse parado totalmente hasta que el tripulante lo hubiera rebasado con seguridad.
2. No usar correctamente el chaleco salvavidas de trabajo, que el trabajador se iba colocando mientras circulaba por este espacio estrecho de la cubierta en lugar de habérselo ajustado previamente parado, antes de haberse situado en el radio de acción de un elemento móvil.

* * *

Accidente operacional a bordo de la embarcación de pesca MAR VELLA a unas 12 millas de la costa, al SSE del Puerto de Barcelona, el 4 de diciembre de 2015, con resultado de un herido

6. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

No se han formulado recomendaciones de seguridad.

7. LECCIONES SOBRE SEGURIDAD

Cuando se vaya a acceder a un espacio peligroso, toda persona debe acceder a dicho espacio debidamente protegido y pertrechado, y siempre atento y consciente del riesgo.

En caso de accidentados con politraumatismos, los organismos encargados de la evacuación deben considerar la gravedad del herido y la posibilidad de prestarle la asistencia médica a bordo previa a la evacuación.

* * *