

INFORME CIAIM-09/2017

Caída al mar y fallecimiento de un tripulante del pesquero
ALMIRANTE BERRIA, a 7 millas de la costa francesa en el Golfo de
Vizcaya, el 27 de octubre de 2015.

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.

Caída al mar y fallecimiento de un tripulante del pesquero ALMIRANTE BERRIA, a 7 millas de la costa francesa en el Golfo de Vizcaya, el 27 de octubre de 2015.



Figura 1. B/P ALMIRANTE BERRÍA



Figura 2. Zona del accidente

1. SÍNTESIS

El 27 de octubre de 2015, alrededor de las 19:00 hora local el buque de pesca (B/P) ALMIRANTE BERRIA comenzaba a largar el arte de cerco, en el primer lance de la marea. En un momento dado, el marinero que vigilaba la salida de las anillas de la jareta fue arrastrado al agua por el arte.

Inmediatamente se dio la voz de alarma y el patrón paró el motor propulsor e inició la maniobra para virar el tramo del arte que habían largado. Algunos tripulantes se lanzaron al agua y pudieron zafar al accidentado del cabo que lo había atrapado e izarlo, sin señales de vida, a cubierta. Una vez allí le hicieron ejercicios de reanimación, pero resultaron inútiles.

1.1. Investigación

La CIAIM recibió la notificación del suceso el día 29 de octubre de 2015. 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 19 de abril de 2017 y, tras su posterior aprobación, fue publicado en junio de 2017.

* * *

Caída al mar y fallecimiento de un tripulante del pesquero ALMIRANTE BERRIA, a 7 millas de la costa francesa en el Golfo de Vizcaya, el 27 de octubre de 2015.

2. DATOS OBJETIVOS

Tabla 1. Datos del buque / embarcación

| | |
|------------------------------|---|
| Nombre | ALMIRANTE BERRIA |
| Pabellón / registro | España |
| Identificación | Matrícula de Bermeo 3 ^a -BI-2-6-99 |
| Tipo | Pesquero de Cerco |
| Características principales | <ul style="list-style-type: none"> • Eslora total: 26,5 m • Manga: 6,3 m • Arqueo bruto: 114,23 GT • Material de casco: acero • Propulsión: motor diésel de 480 CV |
| Propiedad y gestión | El buque era propiedad de uno de sus tripulantes. |
| Pormenores de construcción | Construido el año 1999 en Astilleros Armón S.A., en Navia, España. |
| Dotación mínima de seguridad | Cuatro tripulantes, según resolución de dotación mínima de fecha 29/01/2009: dos patrones de pesca local y dos marineros. |

Tabla 2. Pormenores del viaje

| | |
|--------------------------------------|--|
| Puertos de salida / escala / llegada | Salida y llegada en Hondarribia (Gipuzkoa), sin escalas. |
| Tipo de viaje | Pesca litoral. |
| Información relativa a la carga | Artes de pesca. |
| Dotación | Diez 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. Atrapamiento por el aparejo y caída al mar. |
| Fecha y hora | 27 de octubre de 2015, 19:00 hora local. |
| Localización | 44° 14,9' N; 001° 28,0' W |
| Operaciones del buque y tramo del viaje | Faenando. |
| Lugar a bordo | En cubierta, a popa. |
| Daños sufridos en el buque | Sin daños. |
| Heridos / desaparecidos / fallecidos a bordo | Un fallecido. |
| Contaminación | No |

INFORME CIAIM-09/2017

Caída al mar y fallecimiento de un tripulante del pesquero ALMIRANTE BERRIA, a 7 millas de la costa francesa en el Golfo de Vizcaya, el 27 de octubre de 2015.

| | |
|-------------------------------|----|
| 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 NW |
| Estado de la mar | Marejadilla, con mar de fondo del WNW de aproximadamente 3 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 | CROSS ETEL (Francia) ¹ |
| Medios utilizados | <ul style="list-style-type: none">• B/SSAM² JUAN DE LA COSA• Helicóptero francés RAFFUT SAR, en alerta |
| Rapidez de la intervención | Inmediata |
| Medidas adoptadas | Movilización del buque hospital, que recogió el cadáver y lo traslado a puerto |
| Resultados obtenidos | Traslado del cadáver a Hondarribia (Guipuzcoa) |

2.1.Otros datos

El B/P ALMIRANTE BERRIA, está inscrito en el censo de flota operativa desde enero de 2000, en la modalidad de cerco en el caladero Cantábrico/Noroeste y con puerto base en la localidad guipuzcoana de Hondarribia. Habitualmente se le concedía un cambio temporal de actividad en los meses de verano para dedicarse a la pesca del bonito al curricán, circunstancia habitual en la zona.

* * *

¹ Organismo francés que acomete labores equivalentes a SASEMAR en España.

² Buque Sanitario de Salvamento y Asistencia Marítima, del Instituto Social de la Marina.

3. DESCRIPCIÓN DETALLADA

El relato de los acontecimientos se ha realizado a partir de los datos, declaraciones e informes disponibles, entre ellos el informe elaborado por OSALAN³ sobre el accidente. Las horas referidas son locales.

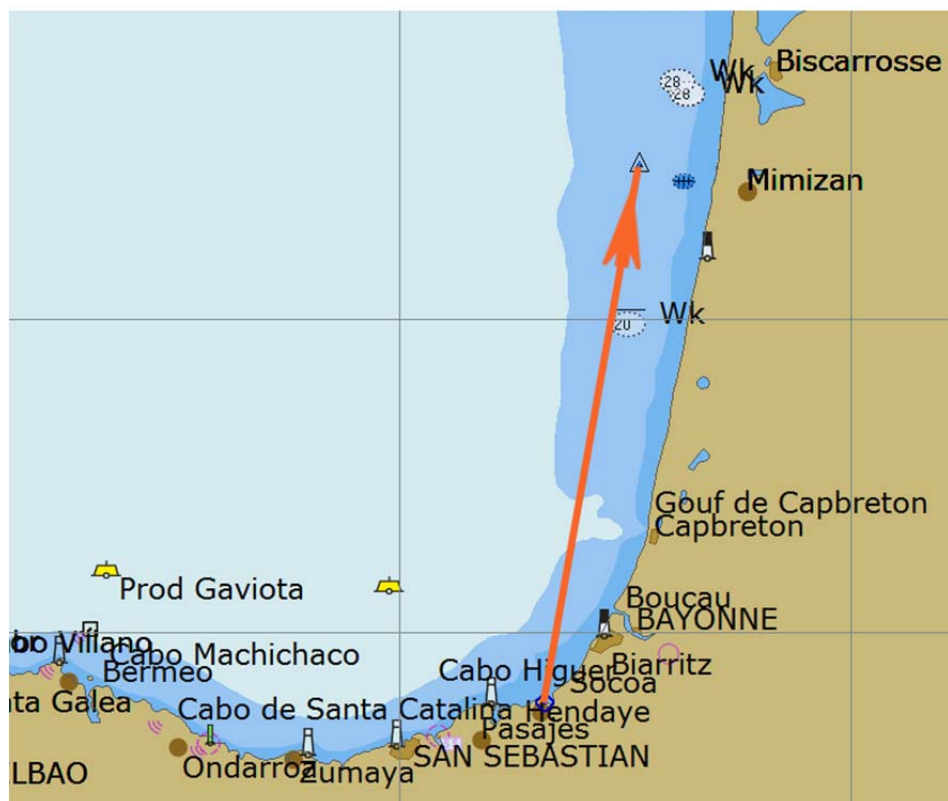


Figura 3. Ruta seguida por el B/P ALMIRANTE BERRIA

El día 27 de octubre de 2015 a las 13:00 horas, el B/P ALMIRANTE BERRIA salió del puerto de Hondarribia con rumbo NNE, con el objetivo de realizar las labores de pesca habituales, a la modalidad de cerco, amparado por una licencia bianual en vigor concedida por la Secretaria General de Pesca Marítima, para aguas de la Unión Europea.

El buque navegó durante aproximadamente 6 horas con rumbos entre el N y NE, tratando de localizar los cardúmenes de pesca de las especies objetivo, por medio de los dos sonares de que iba provisto.

³ Nombre del Instituto Vasco de Seguridad y Salud Laborales, organismo creado por Ley 7/1993, de 21 de diciembre. [B.O.P.V. nº 4, de 7 de enero de 1994.](#)

Caída al mar y fallecimiento de un tripulante del pesquero ALMIRANTE BERRIA, a 7 millas de la costa francesa en el Golfo de Vizcaya, el 27 de octubre de 2015.

Después de este tiempo navegado, una vez localizado el cardumen, el patrón decidió largar el arte en el primer lance del día. Se dio la orden de "arte al agua", disponiéndose la tripulación según la costumbre y siguiendo el procedimiento establecido internamente, ver Figura 4. El tripulante accidentado se situó en la parte de popa, a babor.

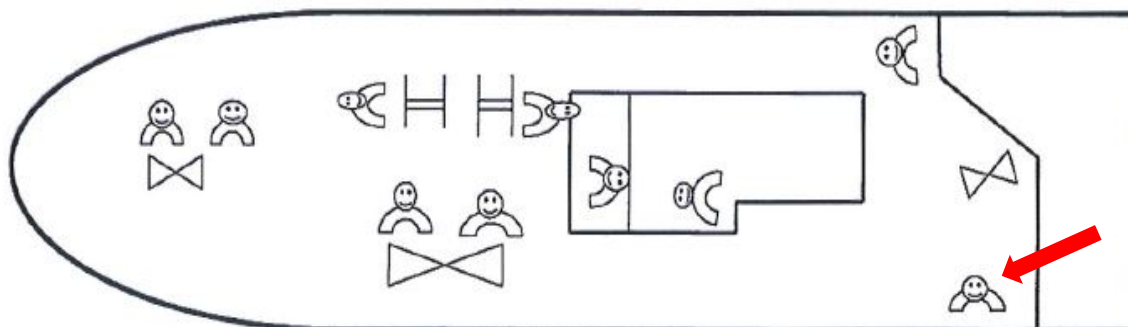


Figura 4. Disposición aproximada de los tripulantes del B/P ALMIRANTE BERRIA, tomada del informe de OSALAN. La posición del tripulante accidentado se ha señalado con una flecha

A las 19:00 horas se comenzó a largar el arte lanzando el ancla flotante, que arrastró el calón de proa y, tras él, el resto del arte.

Según las declaraciones del patrón en la protesta de mar, poco tiempo después escuchó la voz de "hombre al agua". Inmediatamente paró el motor propulsor, advirtiéndole que faltaba un tripulante que no estaba en su puesto.

Una vez parado el buque algunos tripulantes se lanzaron al agua en busca del accidentado. Después de unos minutos lo localizaron, atrapado por una de las rabizas o pies de gallo que unen las anillas de la jareta con la relinga de plomos.

Con ayuda de un cuchillo uno de los tripulantes liberó al accidentado del atrapamiento y, con la ayuda del resto de la tripulación, lo izaron a cubierta donde intentaron reanimarlo.

El tripulante que estaba a popa-estribor declaró después que vio cómo el tripulante encargado de vigilar la jareta estaba intentando aferrarse al costado y que inmediatamente desaparecía arrastrado por la red. Fue él quien dio la voz de alarma.

Sigue a continuación una secuencia de acontecimientos elaborada a partir del informe de la asistencia prestada por el B/SSAM JUNA DE LA COSA al B/P ALMIRANTE BERRIA.

A las 19:00 horas el B/SSAM JUAN DE LA COSA recibió llamada del B/P ALMIRANTE BERRIA por el canal 16 de VHF, por el que le alertaba del "hombre al agua", en posición 44° 14,9' N 001° 28' W.

A las 20:18 horas el B/SSAM JUAN DE LA COSA llegó junto al B/P ALMIRANTE BERRIA. Se arrió la embarcación de rescate ECJE-2 que, con personal sanitario a bordo, se dirigió al pesquero.

A las 20:24 horas el personal sanitario abordó el pesquero.

INFORME CIAIM-09/2017

Caída al mar y fallecimiento de un tripulante del pesquero ALMIRANTE BERRIA, a 7 millas de la costa francesa en el Golfo de Vizcaya, el 27 de octubre de 2015.

A las 20:42 horas el personal sanitario comunicó el fallecimiento del accidentado.

A las 21:06 horas la embarcación de rescate volvió a bordo del B/SSAM JUAN DE LA COSA con el fallecido. Se puso rumbo al puerto de Hondarribia, donde se desembarcó al fallecido a las 02:42 horas.

* * *

4. ANÁLISIS

4.1. Actividad del B/P ALMIRANTE BERRIA

La actividad principal del B/P ALMIRANTE BERRIA era la de pesca de cerco, con especies objetivo: bocarte, sardina, jurel y caballa, y en general cualquier especie pelágica que tienda a agruparse en cardúmenes. En esta pesquería se realizan mareas entre 12 y 16 horas aproximadamente, realizando habitualmente entre 1 y 3 lances por marea. Temporalmente se le concedía licencia para la pesca del bonito, durante la costera⁴ de esta especie, entre junio y septiembre, en los que el buque realizaba mareas más largas de entre 10 y 20 días.

4.2. El arte de cerco

Según la Orden AAA/1307/2013, de 1 de julio, por la que se establece un Plan de gestión para los buques de los censos del Caladero Nacional del Cantábrico y Noroeste:

“Se entiende por arte de cerco una red de forma rectangular, cuyos extremos terminan en puños, que circunda cardúmenes de especies pelágicas y se cierra por su parte inferior por medio de una jareta, dando lugar al embolsamiento del pescado.

a) La longitud de los artes de cerco en el Caladero del Cantábrico y Noroeste no podrá ser superior a 600 metros, excluidos los puños, cada uno de los cuales no podrá sobrepasar los 30 metros.

b) La altura de los artes de cerco no será superior a 130 metros.

c) La abertura mínima de las mallas de los artes de cerco no será inferior a 14 milímetros.”

El B/P ALMIRANTE BERRIA tenía a bordo dos artes de cerco. Estaban trabajando con uno que se encontraba estibado en la zona de popa, con la relinga de corchos en la zona de estribor y la de plomos a babor. El segundo arte, de respeto, estaba estibado de proa a popa en la banda de babor.

De la relinga de plomos salen los pies de gallo que van a las anillas por las que pasa la jareta. Dichas anillas, en número de 44, se encontraban estibadas en la barra de anillas abatible conocida en el argot del sector como “metralleta”.

El arte con el que faenaba el B/P ALMIRANTE BERRIA era de unas 300 brazas (543 m) de largo por 70 (127 m) de alto y constaba de 44 anillas por la que pasaba la jareta. Las rabizas de los pies de gallo median entre 1,20 y 1,30 m y estaban colocadas cada 13,5 m aproximadamente.

4.3.El proceso de pesca de cerco

La pesca litoral de cerco se realiza en mareas de menos de 24 horas. Aparte de las maniobras de salida y entrada de puerto y la limpieza y mantenimiento del barco, el proceso de pesca consta de seis partes:

⁴ Temporada de captura del bonito o ‘costera del bonito’

1. Localización del cardumen o banco de peces.
2. Largado del arte.
3. Virado de la jareta para producir el embolsamiento.
4. Virado del arte.
5. Extracción y clasificación de las capturas.
6. Descarga y venta de las capturas

En el momento del accidente, el B/P ALMIRANTE BERRIA se encontraba en la segunda parte del proceso, es decir el largado del arte.

4.4. El largado del arte

A esta fase se debe llegar con todo el arte correctamente estibado y las anillas de la jareta claras y ordenadas, puesto que durante el largado la tripulación no puede hacer nada para enmendar un posible error en la estiba de los distintos elementos del arte, y es temerario intentarlo.

El conjunto del arte con el que estaban trabajando, estaba separado de las zonas seguras de tránsito por unas panas de babor a estribor, con una altura aproximada de 90 cm (ver Figura 7), cuyo objetivo era mantener el arte confinado en la zona de popa y habilitar una zona segura para la estancia y tránsito de los tripulantes.

Durante esta fase las tareas que hay que realizar son:

- Lanzado del ancla flotante, que arrastrará el calón de popa.
- Gobierno del buque para cercar el cardumen.
- Labores de vigilancia, de que las distintas partes del arte salen claras, para que el arte se despliegue correctamente.

4.4.1. Lanzado del ancla flotante

El largado del arte comienza con la orden de "arte al agua". Entonces, uno de los tripulantes larga manualmente un ancla flotante desde la zona de popa que, por su resistencia al movimiento en el agua, arrastra el calón de popa y, tras él, el resto del arte.

Este tripulante debe de retirarse inmediatamente de la popa tras lanzar el ancla puesto que, de no hacerlo, se vería arrastrado por el arte. Véanse figuras 5 y 6.

El arte comienza a salir, la relinga de corchos por estribor y la de plomos por babor. Esta última arrastra a su vez las anillas de la jareta y, por consiguiente, al cabo de la jareta que se encuentra estibada en un carretel en la zona de proa. La jareta pasa por de las anillas y está fija al puño de popa que acaba de salir.

Caída al mar y fallecimiento de un tripulante del pesquero ALMIRANTE BERRIA, a 7 millas de la costa francesa en el Golfo de Vizcaya, el 27 de octubre de 2015.



Figura 5. Largado del ancla flotante. La foto corresponde a un barco similar al B/P ALMIRANTE BERRIA



Figura 6. Despliegue del arte en otro barco similar al B/P ALMIRANTE BERRIA. Momentos iniciales tras lanzar el ancla flotante.

4.4.2. Gobierno del buque

El gobierno del buque lo realiza el patrón, tratando de adelantarse a los movimientos del cardumen, realizando mentalmente una cinemática, basada en sus conocimientos y experiencia, lo que exige su máxima atención.

Los hipotéticos cambios de rumbo y velocidad necesarios para ejecutar la maniobra, pueden repercutir en movimientos imprevistos en la salida de los elementos del aparejo, por lo que todos los tripulantes deben mantenerse alerta y a una distancia prudencial de los elementos que están vigilando y siempre que sea posible, con medios físicos de separación para no acceder de forma accidental a los espacios peligrosos.

4.4.3. Labores de vigilancia

En el B/P ALMIRANTE BERRIA, los pies de gallo invadían levemente el “espacio seguro”, y no había ningún medio físico que los separara del lugar de estancia del tripulante. Véase la figura 7.

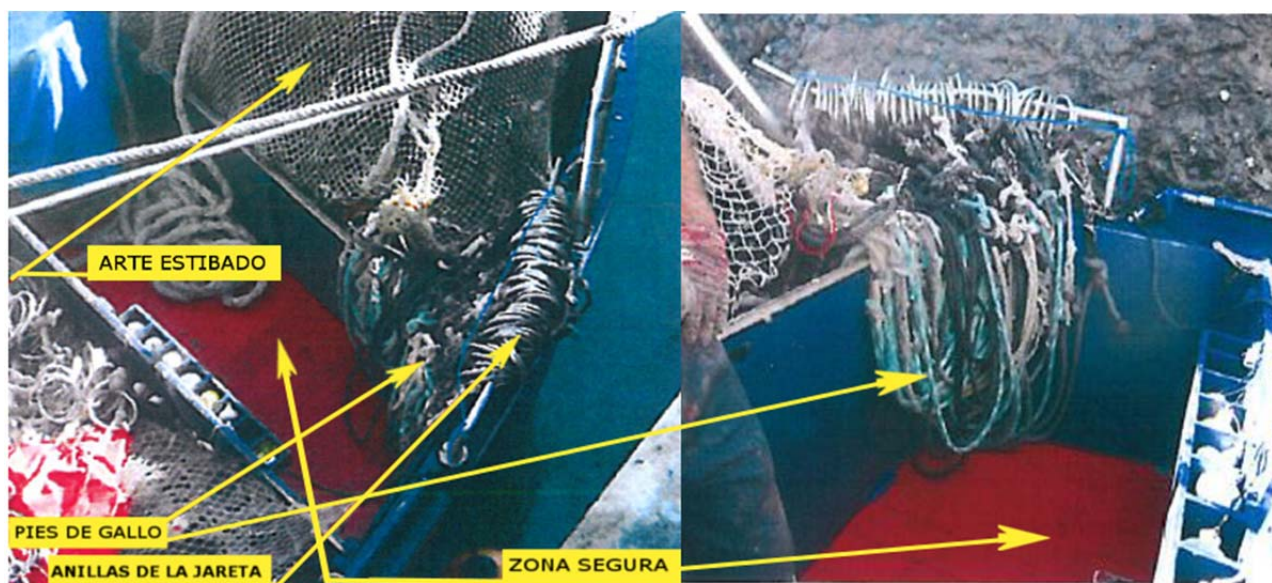


Figura 7. Estiba de los principales elementos del arte en el B/P ALMIRANTE BERRIA. Foto tomada del informe de OSALAN. Los apuntes y viñetas son de la CIAIM.

El tripulante accidentado realizaba la tarea de vigilar la salida de las anillas de la jareta, “cantando” el número de ellas que van saliendo, para dar una idea al patrón de la cantidad de aparejo que iba saliendo y poder iniciar la maniobra de cerrar el cerco cuando este lo creyera conveniente de acuerdo con las condiciones meteorológicas y oceanográficas, el movimiento del cardumen etc. Este tripulante contaba con la suficiente experiencia en el puesto que estaba desempeñando.

El tripulante que realiza la tarea de vigilar la salida de las anillas de la jareta debe situarse a popa de las panas en la zona segura y no acceder bajo ningún concepto a la zona peligrosa donde

se encuentra el arte. No obstante, a veces, los tripulantes encargados de esta tarea, en un exceso de celo, suelen aventurarse a guiar las anillas que van saliendo con la mano, en la creencia de que el arte saldrá mejor. A modo de ilustración véase la figura 8, correspondiente a otro buque.

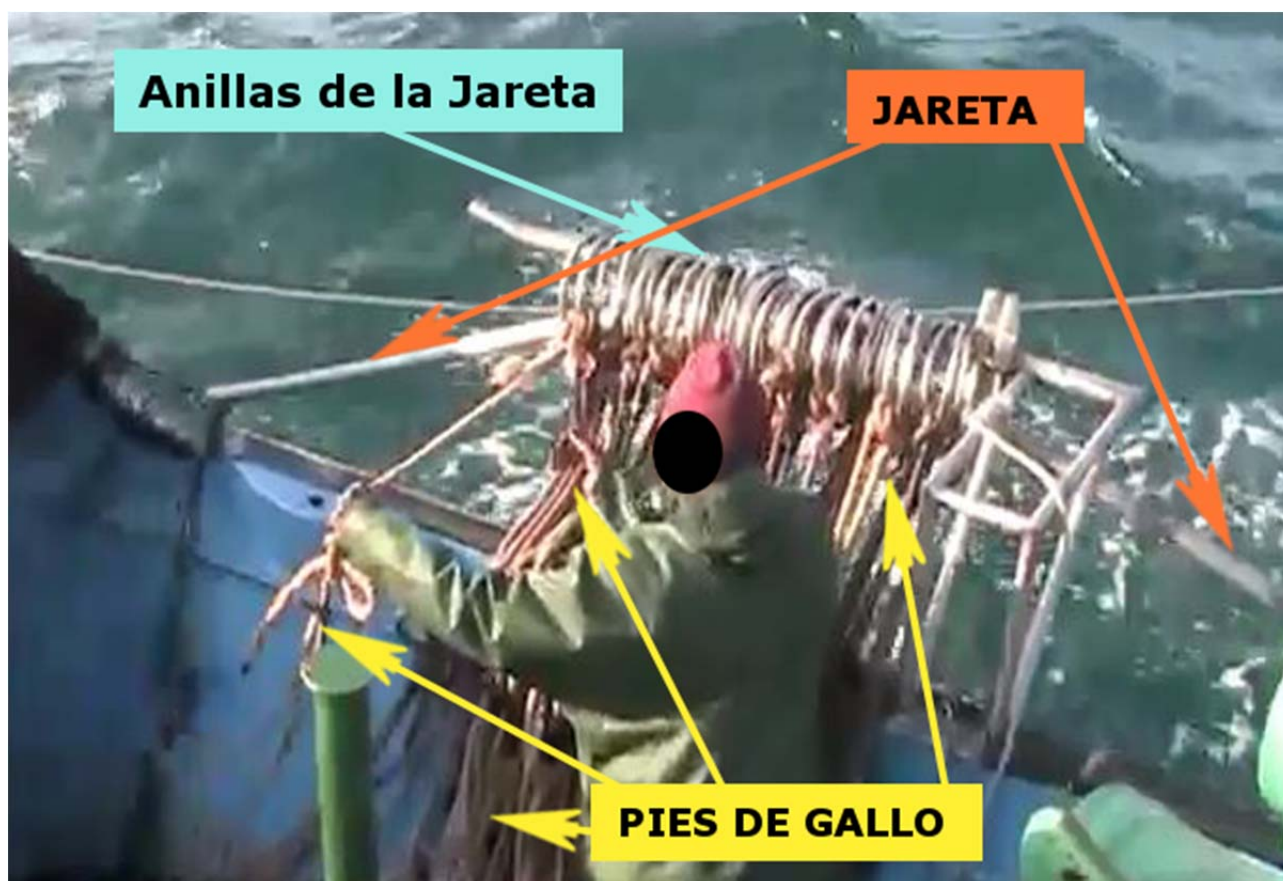


Figura 8. Salida de las anillas de la Jareta en otro barco similar al B/P ALMIRANTE BERRIA

Esta conducta debe ser reprendida por el patrón, que debe ser consciente del peligro que ello representa y que “guiando” las anillas con la mano, no se evita que los pies de gallo se enreden. Al contrario, guiar las anillas con la mano aumenta considerablemente la probabilidad de ser atrapado por los cabos del aparejo.

4.5.Las condiciones meteorológicas

El día del accidente las condiciones meteorológicas descritas en la tabla 4 no eran adversas. Pueden considerarse anormalmente buenas para la actividad de pesca al cerco en un barco como el B/P ALMIRANTE BERRIA, en el caladero Cantábrico/Noroeste.

Caída al mar y fallecimiento de un tripulante del pesquero ALMIRANTE BERRIA, a 7 millas de la costa francesa en el Golfo de Vizcaya, el 27 de octubre de 2015.

4.6. La evaluación de riesgos

La evaluación de riesgos laborales efectuada a bordo del B/P ALMIRANTE BERRIA en febrero de 2015 contemplaba los riesgos de los puestos de trabajo existentes a bordo, no obstante no consta que se analizaran las tareas que debía realizar cada uno de los tripulantes que ocupaban esos puestos de trabajo.

En concreto, se había identificado el riesgo de caída al mar en la operación de arriado con el código "010". Véase la Figura 9. Este riesgo vuelve a aparecer como implícito en las labores de marinerío; véase la Figura 10.

| EVALUACIÓN DE RIESGOS LABORALES | | Centro: [REDACTED] | | MAG grupomgo | | | |
|---|-------------------------|--------------------|--|--|---|----|-----|
| | | FEBRERO 2015 | | Página: 1 | | | |
| Área: MAQUINILLA, CARRETELES, HALADORES, REDES Y CAÑA | | | | | | | |
| Operación: Operación de Arriado | | | | | | | |
| Agente | Causa del Riesgo | Riesgo | Medidas de Control | MEDIDA CORRECTORA | P | G | C |
| CS-B | Caída "hombre al agua". | 010 | Balsas de salvamento, aros salvavidas, chalecos y trajes de supervivencia. | Los pasillos, troncos, partes exteriores de las casetas y todas las vías de circulación deberán estar equipadas con barandas, barandillas, andariveles o cualquier otro medio. Dichas barandas serán instaladas con una altura suficiente para evitar caídas y mantenerse en buen estado. Sería recomendable que los miembros de la tripulación empleasen un arnés de seguridad durante la operación de lance. | B | MA | M/I |

Figura 9. Detalle de la evaluación de riesgos del B/P ALMIRANTE BERRIA

Las medidas correctoras propuestas en ambos casos son:

- *Los pasillos, troncos, partes exteriores de las casetas y todas las vías de circulación deberán estar equipadas con barandas, barandillas, andariveles o cualquier otro medio.*
- *Dichas barandas serán instaladas con una altura suficiente para evitar caídas y mantenidas en buen estado.*
- *Sería recomendable que los miembros de la tripulación empleasen un arnés de seguridad durante ciertas operaciones de riesgo (subida a palos).*

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.

Caída al mar y fallecimiento de un tripulante del pesquero ALMIRANTE BERRIA, a 7 millas de la costa francesa en el Golfo de Vizcaya, el 27 de octubre de 2015.

| EVALUACIÓN DE RIESGOS LABORALES | | | | Centro: [REDACTED] | Páginas: 3 | | |
|---------------------------------|--|--------|--|--|------------|---|----|
| FEBRERO 2015 | | | | | | | |
| Área: PUESTOS DE TRABAJO | | | | | | | |
| Operación: Labores de Marino | | | | | | | |
| Agente | Causa del Riesgo | Riesgo | Medidas de Control | MEDIDA CORRECTORA | P | G | C |
| | partículas o líquidos a temperaturas elevadas durante las tareas realizadas en la cocina. | | | deberán establecer métodos de trabajo adecuados que eviten los riesgos de salpicaduras debidos a una temperatura elevada del aceite, una deficiente eliminación del agua de los alimentos, y por último, se deberá proceder a una correcta introducción de los alimentos en los recipientes de cocción y freidoras. | | | |
| CS-F | Manipulación de objetos que no presentan las características adecuadas ni deseables para realizarse manualmente. | 440 | Los trabajadores han recibido formación sobre "Manipulación manual de cargas". Además se les han entregado unas guías informativas acerca de la correcta "Manipulación manual de cargas" y sobre "Posturas en el trabajo". | Siempre que las características de la carga sean las siguientes: - Voluminosa o difícil de sujetar; - Que el equilibrio sea inestable o su contenido corra riesgo de desplazarse; - Que estén cubiertos de sustancias resbaladizas o que estén limpios; - Que no se disponga de un sistema adecuado de agarre; - Que presenten bordes agudos... se deberán tomar las medidas técnicas u organizativas necesarias para evitar la manipulación manual de cargas. | B | I | M |
| CS-A | Caída al mismo nivel (obstáculos, suciedad, líquidos en el suelo, pescado...). | 010 | | * Secar inmediatamente los líquidos que pudiera haber en el suelo. * Evitar colocar objetos que pudieran impedir el acceso, en zonas de paso. * Mantener orden y limpieza en el área de trabajo. | B | C | T |
| CS-B | Caída "hombre al agua". | 010 | Barandas de altura suficiente en el buque. | Los pasillos, trancos, partes exteriores de las casetas y todas las vías de circulación deberán estar equipadas con barandas, barandillas, andariveses o cualquier otro medio. Dichas barandas serán instaladas con una altura suficiente para evitar caídas y mantenerse en buen estado. Sería recomendable que los miembros de la tripulación empleasen un arnés de seguridad durante ciertas operaciones de riesgo (subida a palos...). | C | A | M) |

Figura 10. Detalle de la evaluación de riesgos del B/P ALMIRANTE BERRIA

4.6.1. La formación

Los tripulantes del B/P ALMIRANTE BERRIA habían recibido formación por parte de la empresa que realizó la evaluación de riesgos, sobre prevención de riesgos laborales en concreto "Trabajos en buques de pesca + Incendios + manipulación de cargas" con una duración de 2,5 horas y con, al menos, los siguientes contenidos⁵:

"

....

- MODULO II. Medidas Preventivas
- MODULO III. Conclusiones

INCENDIOS

- MODULO I. Naturaleza del fuego
- MODULO II. Fases del Incendio
- MODULO III. Prevención y protección contra incendios
- MODULO IV. Empleo de Extintores y Bie's

"

⁵ Según anexos del informe de OSALAN.

A juicio de la CIAIM, 2,5 horas son insuficientes para analizar estos contenidos, aun en un nivel básico. Los contenidos de este seminario parecen fundamentados en la lucha contra incendios, sin que su temario contemple un desarrollo pormenorizado de todos los riesgos asociados a la estiba, largado y recogida del arte, así como los relacionados con la manipulación de cargas a bordo'

4.6.2. Informe tras el accidente

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 riesgo materializado la caída a distinto nivel/golpes con objetos⁶.

En opinión de la CIAIM, el riesgo materializado fue el atrapamiento con una parte del arte que estaba en movimiento, siendo la caída al mar una consecuencia del atrapamiento.

La evaluación de riesgos efectuada no identificó el riesgo de atrapamiento por el arte de pesca en las operaciones de largado.

* * *

⁶ Subrayado intencionadamente por la CIAIM.

5. CONCLUSIONES

Del informe de autopsia y de las declaraciones de la tripulación se deduce que el accidente se produjo por un atrapamiento de la pierna del accidentado por uno de los pies de gallo que unen las anillas de la jareta a la relinga de plomos.

Este atrapamiento se produjo al abandonar el tripulante la zona segura y acercarse demasiado a la zona donde se encontraban estibados los pies de gallo. La investigación no ha podido concluir cuales fueron las causas que llevaron al accidentado a realizar esta acción, no obstante se encontraron indicios de que esta era una conducta más habitual que lo deseable en la pesca de cerco.

La falta de barreras de separación de la zona segura y el lugar de estiba de las anillas de la jareta favoreció esta conducta.

6. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

A la empresa MGO, Servicio de Prevención Ajeno:

1. Que evalúen los riesgos de cada una de las tareas a realizar por cada individuo que ocupa un puesto de trabajo.
2. Que se establezcan procedimientos seguros de trabajo para cada una de las tareas a realizar.
3. Que se establezcan medios físicos de separación, de las distintas zonas de estancia, tránsito y vigilancia con zonas peligrosas por elementos susceptibles de tener movimiento, protegiendo los lugares de vigilancia mediante garitas u otros dispositivos si fuera necesario.

7. LECCIONES SOBRE SEGURIDAD

Es fundamental la concienciación entre los patrones de buques pesqueros de los riesgos asociados a los diversos puestos de trabajo durante el largado del arte, para que no toleren conductas de riesgo a bordo durante estas operaciones.

* * *