



Informe técnico S-21/2012

Investigación de la caída al mar y desaparición de un marinero de la embarcación O VULCANO, en la ría de A Coruña, el día 28 de diciembre de 2011

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. Sus funciones son:

1. Realizar las investigaciones e informes técnicos de todos los accidentes marítimos muy graves, para determinar las causas técnicas que los produjeron y formular recomendaciones al objeto de tomar las medidas necesarias para evitarlos en el futuro.
2. Realizar la investigación técnica de los accidentes graves y de los incidentes marítimos cuando se puedan obtener enseñanzas para la seguridad marítima y prevención de la contaminación marina procedente de buques, y elaborar informes técnicos y recomendaciones sobre los mismos.

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

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

Por tanto, el uso de los resultados de la investigación con una finalidad distinta que la descrita queda condicionada, en todo caso, a las premisas anteriormente expresadas, por lo que no debe prejuzgar los resultados obtenidos de cualquier otro expediente que, en relación con el accidente o incidente, pueda ser incoado con arreglo a lo previsto en la legislación vigente.

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



EL ACCIDENTE

El relato de los acontecimientos se ha elaborado a partir de las declaraciones de la tripulación y de otros documentos. Las horas referidas a lo largo del informe son locales.



Figura 1. Localización del accidente

Durante el largado el patrón estaba en el puente y el resto de la tripulación estaba en la cubierta inferior: dos marineros limpiando el aparejo que habían levantado, de unos 60 o 70 m de longitud, el otro marinero atendiendo a las comunicaciones con el puente, cerca del intercomunicador, y el segundo patrón en la zona de trabajo de popa, en los pasillos junto a las encajonadas que contenían el aparejo que estaban largando.

En esta embarcación la zona de trabajo dispone de un total de seis encajonadas de aluminio de unos 80 cm de altura, tres a cada banda, en donde se tenían colocadas las redes que se iban a largar. Las encajonadas no van de banda a banda de la embarcación sino que disponen de dos corredores en los costados que permiten el acceso a las seis encajonadas sin tener que moverse por su interior ni interponerse en las trayectorias del aparejo mientras éste sale por la puerta de popa.

Aproximadamente a las 10:15 horas la embarcación se encontraba enfrente de la punta de Mera, en las coordenadas aproximadas $43^{\circ} 23,2' N$, $008^{\circ} 22,0' W$, se habían largado los aparejos de las dos encajonadas de popa y estaba largándose el contenido de las encajonadas centrales. En el momento del accidente estaba a punto de quedarse vacía la encajonada central de estribor y el segundo patrón saltó a ella desde la encajonada central de babor, introduciendo fortuitamente el pie en el medio de una o más adujas del cabo del aparejo.

El segundo patrón, que no llevaba puesto el chaleco salvavidas, fue arrastrado a la mar atravesando la puerta de popa por la que salía el aparejo, contra la que se golpeó. Los marineros que vieron el accidente alertaron al patrón utilizando el intercomunicador con el puente. El patrón paró la embarcación.

Cronología de los hechos

El accidente

El día 28 de diciembre de 2011, a las 05:00 horas, la embarcación O VULCANO salió del puerto de Oza (A Coruña) para levantar el arte de miños que habían largado el día anterior. La tripulación estaba formada por cinco personas: un patrón que a la vez ejercía de mecánico, un segundo patrón y tres marineros.

Durante las primeras horas de la jornada levantaron el aparejo y recogieron las capturas, que eran aproximadamente 30 kg de centollo, y a las 10:00 horas comenzaron a largar el aparejo. Durante

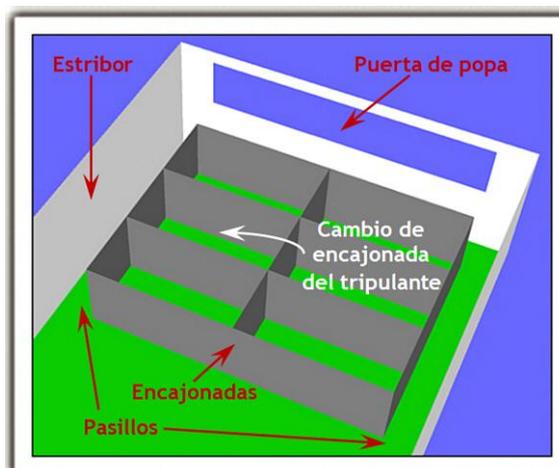


Figura 2. Distribución de encajonadas



La tripulación vio a su compañero flotando con las ropas de agua hinchadas, por el aire contenido en su interior, pero inconsciente. El patrón le gritó pero no obtuvo ninguna respuesta. El accidentado no realizaba ningún movimiento ni intentaba nadar y se mantenía a flote por la flotabilidad que le daba el aire contenido en sus ropas de agua. El patrón maniobró para ir a recuperar al accidentado con ayuda de un bichero, pero el segundo patrón se hundió y dejaron de verlo. Tan solo consiguieron recuperar una de las botas de agua que estaba enganchada con tres vueltas del cabo del aparejo.

A las 10:27 horas el patrón avisó por el canal 16 de VHF al centro local de coordinación de salvamento de A Coruña de SASEMAR, que movilizó un dispositivo de búsqueda y rescate. El cuerpo del desaparecido no se recuperó.

* * *

**DATOS OBJETIVOS****Datos de la embarcación**

La embarcación O VULCANO, cuyas características principales se presentan en la tabla 1, es una embarcación dedicada a la pesca con artes menores.

En el momento del accidente era propiedad de dos empresarios particulares, a partes iguales, uno de los cuales era el patrón de la embarcación en el momento del accidente. La embarcación no había tenido otros propietarios.

**Figura 3.** Embarcación de pesca O VULCANO**Tabla 1.** Características principales de la embarcación

Nombre de la embarcación	O VULCANO
País de bandera	España
Astillero de construcción	Astilleros La Venecia, S.L. Puerto de Vega (Asturias)
Año de construcción	2007
Material del casco	Acero
Identificativo	EA9657
Matrícula	3ª-CO-2-1-07
MMSI	224231150
Clase	III/R/3 Pesca local
Puerto base	Mera - Oleiros (La Coruña)
Eslora total	14,99 m
Eslora entre perpendiculares	11,99 m
Manga de trazado	4,40 m
Puntal de trazado	1,64 m
Nº máximo de personas a bordo	6
Dotación mínima de seguridad	4
Toneladas de registro bruto (TRB)	48,89
Arqueo bruto (GT)	18,97
Propulsión	Motor diesel con hélice convencional
Potencia máxima	123,53 kW

En el momento del accidente todos los certificados de la embarcación estaban en vigor.

Pormenores del viaje

La embarcación había salido del puerto de Oza (A Coruña) al que tenía previsto regresar. En el momento del accidente se encontraba largando el aparejo de pesca.



La tripulación de la embarcación estaba formada por las cinco personas siguientes:

- 1 patrón que ejercía las funciones de mecánico.
- 1 segundo patrón.
- 3 marineros.

Todos los miembros de la tripulación estaban en disposición de las titulaciones y certificados necesarios para el desempeño de sus funciones. En el momento del accidente no se excedía la tripulación máxima permitida, de seis personas, y se cumplía con la tripulación mínima de seguridad de la embarcación, que era de cuatro personas: un patrón, un mecánico y dos marineros.

En el momento del accidente la embarcación llevaba a bordo las artes y pertrechos propios de su actividad, así como unos 30 kg de centollo que habían recogido durante la mañana.

Condiciones meteorológicas y marítimas

Las condiciones meteorológicas y marítimas en el momento y lugar del accidente eran buenas, con las características siguientes:

Viento: Procedente del SW, con una velocidad media de 12 nudos (fuerza 4 en la escala de Beaufort).

Estado de la mar: Marejada, con mar de fondo del NW de unos 2 m de altura significativa.

Visibilidad: Regular, entre 4 y 10 km.

Intervención de las autoridades en tierra y los servicios de emergencia

Desde la embarcación O VULCANO se informó a través del canal 16 de VHF a la Sociedad de salvamento y seguridad marítima (SASEMAR) de la caída de un tripulante al agua.

A continuación se iniciaron las tareas de búsqueda en las que SASEMAR contactó con las siguientes entidades:

- Agencia gallega de emergencias (AXEGA).
- Autoridad portuaria de A Coruña.
- Base estratégica de salvamento y lucha contra la contaminación (BEC) de SASEMAR en A Coruña.
- Capitanía marítima de A Coruña.
- Centro local de coordinación de salvamento de A Coruña de SASEMAR.
- Centro nacional de coordinación de salvamento de SASEMAR.
- Centro zonal de coordinación de salvamento de Finisterre de SASEMAR.
- Centro provincial de coordinación de la Cruz Roja de A Coruña.
- Consejería del mar de la Junta de Galicia.
- Grupo especial de actividades subacuáticas de la Guardia Civil (GEAS).
- Policía local de A Coruña.
- Prácticos del puerto de A Coruña.
- Protección civil de A Coruña.
- Protección civil de Oleiros.
- Sala de operaciones de la Xunta de Galicia.
- Servicio de emergencias de Oleiros.
- Servicio marítimo de la Guardia Civil (SMGC).



En las operaciones de búsqueda se movilizaron las siguientes unidades:

- Buque de investigación pesquera IRMANS GARCÍA NODAL del Servicio de Guardacostas de Galicia, dependiente de la Consejería del Mar de la Xunta de Galicia.
- Embarcación de salvamento SALVAMAR MIRFAK de SASEMAR.
- Embarcación GCM 10 BÁLTICO de la Guardia Civil del Mar.
- Helicóptero de salvamento HELIMER 210 de SASEMAR.
- Helicóptero de salvamento HELIMER 215 de SASEMAR.
- Embarcación de salvamento BIANCA de la Cruz Roja.
- Pesqueros de la zona: ANA GELI, DESEADO TERCERO, MANUEL NEIRA SEGUNDO, MARADÁN, MARÍA JOSÉ, NUEVO SARA, O CORPIÑO, SERGIO MIGUEL.

Día 28 de diciembre de 2011

A las 10:31 horas salió de su base en A Coruña la embarcación SALVAMAR MIRFAK de SASEMAR, que llegó al lugar del accidente y comenzó el rastreo de la zona a las 10:37 horas.

A las 10:35 horas salió de su base en A Coruña el helicóptero HELIMER 215 de SASEMAR, que comenzó a rastrear la zona del accidente a las 10:50 horas.

A las 11:29 horas se movilizó el grupo especial de actividades subacuáticas de la Guardia Civil (GEAS).

A las 11:34 horas la embarcación GCM 10 BÁLTICO de la Guardia Civil del Mar acudió a la zona para hacer cumplir la orden, dada por la Capitanía Marítima de A Coruña, de que todas las embarcaciones de la zona viraran el aparejo, estando prohibido faenar en la zona del accidente.

A las 11:35 horas se movilizaron los buzos de la base estratégica de salvamento y lucha contra la contaminación (BEC) de A Coruña.

A las 12:15 horas se movilizó el helicóptero HELIMER 210 de SASEMAR, que llegó a la zona a las 12:19 horas.

A las 14:54 horas la embarcación de pesca O VULCANO regresó al puerto de Oza (A Coruña).

A las 16:00 horas el buque de investigación pesquera IRMANS GARCIA NODAL salió del puerto de Ferrol para unirse a la búsqueda.

A las 16:35 horas la embarcación de salvamento BIANCA de la Cruz Roja se unió a los equipos de búsqueda, comenzando a rastrear la zona a las 16:45 horas.

Las labores de búsqueda en las que también participaron diversos pesqueros de la zona se suspendieron a las 20:40 horas al hacerse de noche.

Días posteriores al accidente

Desde el día del accidente hasta el 6 de enero de 2012 continuó la búsqueda del tripulante desaparecido.



A las 19:45 horas del día 6 de enero de 2012 se dio por finalizada la operación de búsqueda, habiendo sido infructuosos los numerosos rastreos que se realizaron en la zona.

En la Figura 4 se puede ver la zona de búsqueda en la que rastrearon las embarcaciones participantes y la zona de la costa que fue rastreada. Los efectivos aéreos rastrearon además una zona más amplia mar adentro. La posición en la que se produjo el accidente está representada por la silueta de una embarcación de color rojo.



Figura 4. Zona de búsqueda de las embarcaciones participantes y zona de la costa rastreada.

* * *



ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

Operación habitual de la embarcación

Habitualmente la embarcación O VULCANO se hace a la mar a las 05:00 horas y regresa a puerto hacia las 14:00 horas. En las primeras horas de la mañana levantan el aparejo que largaron el día anterior y, tras recoger las capturas, vuelven a largar una vez seleccionada la zona más favorable para la pesca.

En el momento del accidente la embarcación capturaba marisco, principalmente centollos, con el arte de pesca denominado miño, que es un arte de enmalle que se cala en el fondo formada por tres paños de red superpuestos armados sobre dos relingas o líneas, una de flotación con boyas y otra lastrada con pesos, que se hunde hasta el fondo. El miño, cuyo esquema se puede ver en la figura 4, es similar al trasmallo del que se diferencia por sus dimensiones y amplitud de sus mallas. Durante la pesca se fija el extremo de las líneas, y se va largando el aparejo a medida que la embarcación avanza.

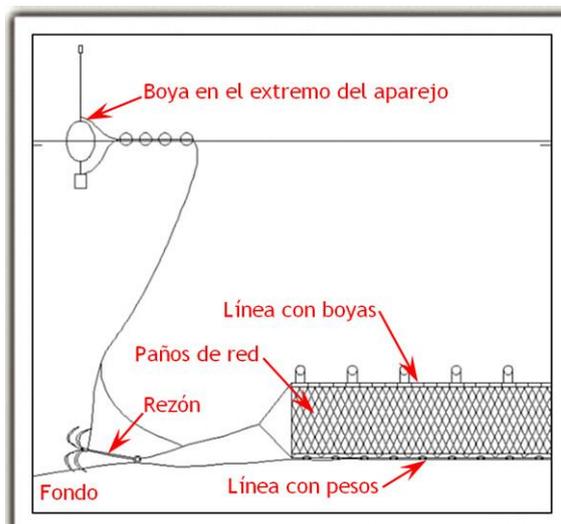


Figura 5. Arte de pesca con miños.



Figura 6. Puerta de popa de la embarcación O VULCANO

La embarcación de pesca O VULCANO dispone en la popa de seis encajonadas de aluminio, de 80 cm de altura, en la que se almacena el aparejo que se estiba en las encajonadas utilizando un estibador automático. Durante la maniobra de largado las redes salen por la puerta que tiene la embarcación en la popa, que se muestra en la figura 5, mientras un tripulante controla que las encajonadas se vacían adecuadamente. Para evitar que los tripulantes se muevan por el interior de las encajonadas esta embarcación dispone de dos corredores en los costados que permiten el acceso a las seis encajonadas existentes.

Es una práctica habitual que durante la maniobra de largado los tripulantes no lleven relojes, cadenas u otros elementos que puedan quedarse enganchados en el aparejo. Entre estos elementos que no utilizan habitualmente están los chalecos salvavidas, que tienen partes que se pueden enganchar y no son obligatorios en la cubierta inferior de la embarcación por estar ésta cerrada.



Causas del accidente

La causa del accidente fue que el segundo patrón accedió al interior de una de las encajonadas cuando ésta aún no estaba completamente vacía, introduciendo fortuitamente el pie en el medio de una aduja del cabo del aparejo, que al cerrarse le aprisionó el pie arrastrándolo a la mar. Se desconoce la razón por la que el segundo patrón accedió a la encajonada.

Factor humano

En este accidente se produjo el siguiente suceso relacionado con el factor humano:

- El segundo patrón accedió al interior de una de las encajonadas en vez de utilizar el corredor existente.

Este hecho se clasifica de acuerdo con el modelo GEMS (*Generic Error Modeling System*) como una transgresión de rutina. Las causas subyacentes a esta transgresión son de tipo individual, relacionadas con una inadecuada percepción del riesgo.

* * *



RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD

Como consecuencia del estudio del accidente de la embarcación O VULCANO, el Pleno de la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos propone la siguiente recomendación de seguridad para evitar que ocurran accidentes similares.

- A la cofradía de pescadores de Mera:
 1. Que realicen campañas de información dirigidas a las tripulaciones de pesqueros sobre prevención de riesgos laborales en general y, en particular, sobre los peligros de acceder a las encajonadas durante la maniobra de largado de las artes de pesca.

* * *