



INFORME CIAIM-19/2017

Accidente operacional a bordo del buque de pesca POMBO UNO, a 14,5 millas al norte de las Islas Sisargas, el 21 de enero de 2016, con resultado de un fallecido

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 de pesca POMBO UNO



Figura 2. Zona del accidente

1. SÍNTESIS

El accidente se produjo sobre las 15:00 horas UTC del día 21 de enero de 2016. El buque de pesca (B/P) POMBO UNO se encontraba a unas 13 millas de las Islas Sisargas (A Coruña). Estaba pescando al arrastre en pareja junto al B/P POMBO CINCO. Ambos habían reducido la marcha y comenzado a virar el arte cuando un tripulante fue golpeado por una boza y arrojado a la mar. Desde el mismo momento de caer a la mar el marinero permaneció inmóvil, sin mostrar señales de vida. Una vez recuperado el cuerpo del agua se le practicaron maniobras de reanimación, sin resultado positivo.

El cuerpo del tripulante fue trasladado en el propio pesquero ese mismo día hasta el puerto de A Coruña, donde esperaban las autoridades competentes para realizar el levantamiento del cadáver.

1.1. Investigación

La CIAIM recibió la notificación del suceso el día 22 de enero 2016. 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 12 de julio de 2017 y, tras su posterior aprobación, fue publicado en diciembre de 2017.

* * *

INFORME CIAIM-19/2017

Accidente operacional a bordo del buque de pesca POMBO UNO, a 14,5 millas al norte de las Islas Sisargas, el 21 de enero de 2016, con resultado de un fallecido

2. DATOS OBJETIVOS

Tabla 1. Datos del buque

Nombre	POMBO UNO
Pabellón / registro	España
Identificación	Matrícula de Coruña 3ª-2-2-1996
Tipo	Arrastre de fondo en Cantábrico NW
Características principales	<ul style="list-style-type: none">• Eslora total: 28 m• Manga: 7,5 m• Arqueo bruto 225,9 GT• Material de casco: Acero• Propulsión: motor diésel 257,35 kW• 2 maquinillas de pesca hidráulicas Carral B2/MC/E-H
Propiedad y gestión	El buque es propiedad al 100% de PESQUERÍAS POMBO SL
Construcción	Construido el año 1996 en Astilleros ARMON BURELA SA (Lugo), España
Dotación mínima de seguridad	5 tripulantes

Tabla 2. Pormenores del viaje

Puertos de salida / escala / llegada	Salida y llegada en A Coruña, sin escalas
Tipo de viaje	Pesca litoral
Información relativa a la carga	Capturas y aparejos
Dotación	8 tripulantes
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	21 de enero de 2016, 15:00 UTC
Localización	43° 35,76'N 008°55,92'W
Operaciones del buque y tramo del viaje	En labores de pesca
Lugar a bordo	Cubierta
Heridos / desaparecidos / fallecidos a bordo	1 fallecido
Otros daños externos al buque	No
Otros daños personales	No

INFORME CIAIM-19/2017

Accidente operacional a bordo del buque de pesca POMBO UNO, a 14,5 millas al norte de las Islas Sisargas, el 21 de enero de 2016, con resultado de un fallecido

Tabla 4. Condiciones marítimas y meteorológicas

Viento	Beaufort fuerza 5 a 6 del SW
Estado de la mar	Fuerte marejada y mar de fondo del W con altura de ola significativa en torno a 2,5 m.
Visibilidad	Regular por llovizna

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

Organismos intervinientes	SASEMAR Servicio Marítimo de la Guardia Civil Centro Radiomédico del Instituto Social de la Marina
Medios utilizados	Patrullera RIO JALLAS de la Guardia Civil
Rapidez de la intervención	Inmediata
Medidas adoptadas	Recuperación del cuerpo del agua y práctica de maniobras de reanimación, infructuosas Escolta a puerto del pesquero
Resultados obtenidos	Rescate y traslado a puerto del cuerpo del fallecido

2.1.Otros datos

Para la elaboración de este informe se ha contado con

- Informe general de emergencia de SASEMAR
- Resolución de despacho
- Protesta de mar
- Copia diario de navegación
- Expediente judicial
- Informe de autopsia
- Documentación del buque relativa a la prevención de riesgos laborales
- Entrevistas a los miembros de la tripulación que estaban a bordo el día del accidente.

* * *

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.

A las 05:29 horas del día 21 de enero de 2016, el B/P POMBO UNO comenzó la maniobra de arrastre a la pareja junto con el B/P POMBO CINCO. Normalmente hacen un lance al día. El buque estuvo pescando desde las 05:29 horas hasta las 15:21 horas.

Sobre las 15:00 horas, estando en posición 43°35,76'N 008°55,92'W, ambos buques habían reducido la marcha para comenzar a virar el aparejo. A bordo del B/P POMBO UNO habían comenzado a virar cable para la recogida del arte cuando, de forma repentina, uno de los marineros que estaba situado en la parte de popa estribor fue golpeado por una boza y arrojado a la mar. Los compañeros observaron que inmediatamente tras caer a la mar ya no se movía. De inmediato se comunicaron con el otro buque para suspender la maniobra.

El cuerpo del accidentado permaneció en el agua por un tiempo de entre cinco y diez minutos hasta que fue recuperado a bordo. Presentaba una gran brecha en la cabeza. Comprobaron que había ausencia de constantes vitales y se le practicaron maniobras de reanimación sin éxito.

A las 15:21 horas avisaron del accidente al Centro Radio-Médico y al CCS¹ Finisterre.

A las 15:35 horas el CCS Finisterre informó al CCS A Coruña, quien a su vez informó al COS² de la Guardia Civil de A Coruña.

A las 15:35 horas el COS de la Guardia Civil confirmó que se pondrían en contacto con las autoridades pertinentes para hacerse cargo del cadáver a su llegada al puerto de A Coruña.

A las 15:48 horas el CCS A Coruña contactó con la patrullera RIO JALLAS del Servicio Marítimo de la Guardia Civil y le facilitó el número de teléfono satelitario del pesquero. La patrullera escoltó al pesquero hasta el puerto de A Coruña para realizar el levantamiento del cadáver.

A las 17:35 horas el B/P POMBO UNO, informó que había terminado los trabajos con el aparejo, y que procedían al puerto de A Coruña.

A las 19:14 horas la patrullera de la GCM RIO JALLAS, indicó que el B/P POMBO UNO se dirigía a la dársena de Oza donde tenía atraque reservado.

A las 21:00 horas B/P POMBO UNO estaba atracado en muelle.

¹ Centro de Coordinación de Salvamento, de SASEMAR.

² Centro Operativo de Servicios.

4. ANÁLISIS

4.1. Boza

La boza que golpeó al mariner accidentado es un elemento de la jarcia de los pesqueros de arrastre a la pareja. Es un cable de acero forrado, de longitud aproximada 8-10 m, que en este buque se hace firme al lateral del pórtico por un extremo, y se engrilleta al cable de arrastre por el otro (ver figura 5). Su función es transferir la tensión del arte al costado del buque para facilitar las viradas. Cuando el buque tiene que virar, se larga lentamente el cable de arrastre hasta que la boza queda en tensión, por fuera de la borda. Terminada la maniobra, se vuelve a cobrar el cable y la boza queda sin tensión. Al finalizar el arrastre, para virar el cable del arte de arrastre es preciso desengrilletar la boza del cable.

4.2. Maniobra de virado del cable.

El virado del cable y las malletas del arte se inicia después de que ambos buques reduzcan la marcha, para que la maniobra se realice con menor tensión.

Para iniciar la mencionada maniobra, el patrón y el segundo patrón se encontraban en el puente, como suelen hacer normalmente. El segundo patrón estaba a cargo de los mandos de la maquinilla.

En las figuras 3 y 4 se pueden ver los mandos de la maquinilla y la pantalla desde la que controlan la maniobra de virado desde el puente.



Figura 3. Mandos de la maquinilla en el puente



Figura 4. CCTV³ desde la que observan la maniobra

Ambos buques habían reducido la velocidad, para que el segundo patrón del B/P POMBO UNO comenzara a virar el cable del arte con la maquinilla.

A continuación, lo que se hace es desengrilletar el cable de la boza, para posteriormente continuar virando el resto del cable y malletas. Para ello dos marineros se situaron en popa estribor. Uno de ellos se situó cerca de la pasteca, esperando la llegada de la unión del cable con la boza. El otro se situó un poco detrás del primero; le ayudaría llegado el momento a

³ Circuito cerrado de televisión.

desengrillar levantando la boza para minimizar la tensión y facilitar la suelta del cable. Ver la figura 5 donde se indican dichos elementos en el buque.

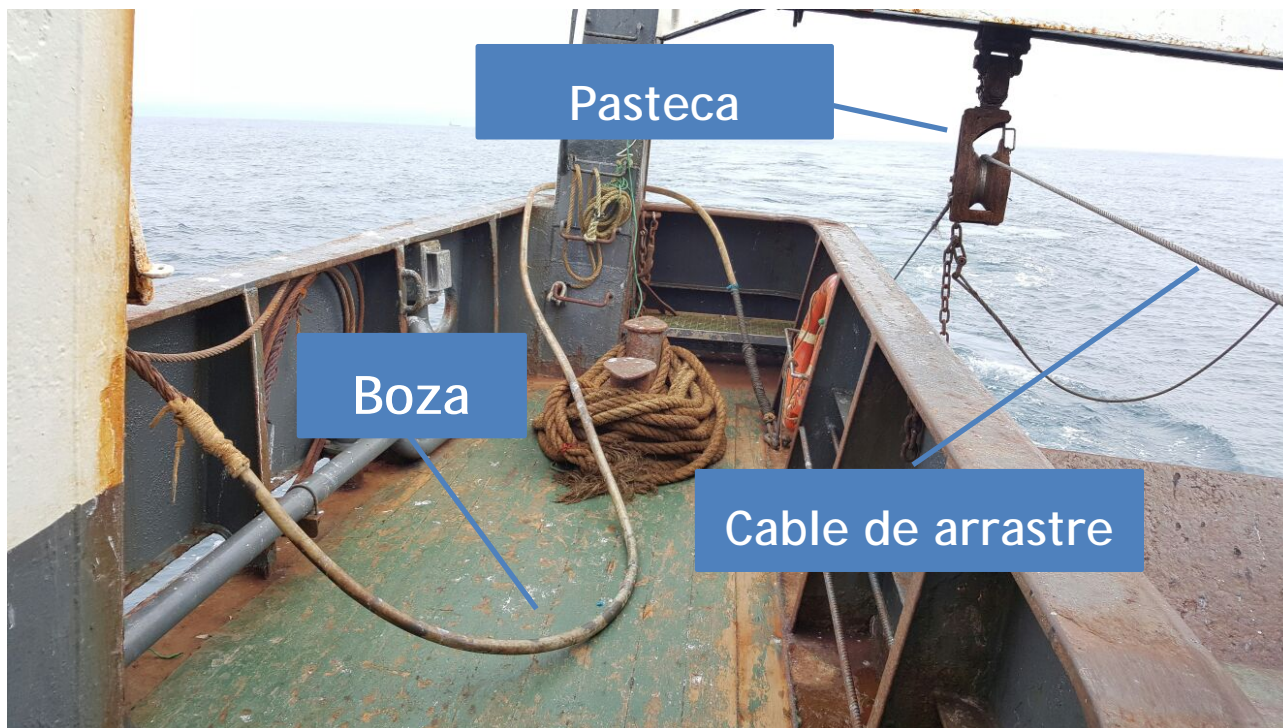


Figura 5. Detalle de la boza y el cable de arrastre.

Los marineros depositaron la boza sin tensión en cubierta, como se observa en la fotografía, y se continuó virando cable.

El marinero situado cerca de la pasteca estaba atendiendo a que llegara el grillete de unión de la boza con el cable. Y su compañero, mientras esperaba el momento de asistir para el desengrillado, se había retirado un poco hacía el costado del buque de tal forma que quedó situado entre la boza sin tensión depositada en cubierta y la amura del buque; como se indica en la figura 6.

Una vez que el grillete estaba llegando a la pasteca el marinero, que no lo alcanzaba, pidió al segundo patrón que virara un poco más de cable para llegar mejor.

Al comenzar a virar cable de nuevo, éste arrió unos metros tensando repentinamente la boza que estaba depositada en cubierta.

La boza golpeó al marinero, levantándolo en el aire y provocando que su cabeza golpeará fuertemente contra el barco, lanzándolo posteriormente a la mar.



Figura 6. Situación de los marineros previa al accidente.

4.3. Experiencia en el B/P POMBO UNO del fallecido.

El fallecido tenía una amplia experiencia en buques de pesca. En el B/P POMBO UNO llevaba trabajando aproximadamente un año. Anteriormente había trabajado en el B/P POMBO CINCO y en otros buques de pesca. Tenía 57 años y estaba a punto de jubilarse.

4.4. Plan de prevención de riesgos laborales del B/P POMBO UNO

El B/P POMBO UNO dispone de un Plan de Prevención de Riesgos Laborales, elaborado por un servicio de prevención ajeno, que recoge la maniobra específica de estos buques que realizan el arrastre a la pareja. Las tripulaciones también reciben formación sobre los procedimientos a seguir a bordo.

En concreto en el procedimiento PS-11, incluido en el manual de seguridad de a bordo se especifica lo siguiente:

“En la virada o en una maniobra los tripulantes deben estar pendientes de las maniobras y evitar meterse dentro de los senos que formen los cabos, vientos o cables tensantes, así como situarse en el tiro de los mismos cuando están tensos.”

Según las declaraciones del resto de los tripulantes, la maniobra de virado del arte se estaba realizando tal como se describe en el manual, hasta momentos antes de que se produjera el accidente.

4.4.1. Equipos de protección individual

El Plan de Prevención de Riesgos Laborales refleja también las pautas de seguridad a tener en cuenta para la realización de la maniobra que, en cuanto a la tripulación y entre otras consideraciones, establece realizar la maniobra con el chaleco salvavidas colocado, con botas de agua con puntera reforzada, guantes de maniobra y casco con barbuquejo. Existe un recibo que acredita la entrega al accidentado de todo este equipamiento.

Según las declaraciones de la tripulación el marinero llevaba puestos todos los equipos de protección individual que se requerían para realizar el trabajo.

No obstante, algunas de las lesiones traumáticas que causaron el fallecimiento estaban localizadas en la cabeza, en la zona parietal derecha. Es improbable que esta lesión se hubiera producido en caso de que el fallecido hubiera llevado el casco correctamente puesto.

4.5. Informe de la autopsia

Las consideraciones médico forenses recogidas en el informe de autopsia indican que las lesiones traumáticas observadas justificaban por si solas la causa de la muerte, y que, aunque no existían datos que indicasen la muerte por sumersión, si presentaba un edema de pulmón, por lo que la sumersión pudo haber contribuido a causar la muerte.

Las conclusiones médico forenses recogidas en el informe definitivo de la autopsia confirmó la causa fundamental de la muerte (politraumatismo), y la causa inmediata de la muerte (shock traumático). Además en este informe, se incluyó un análisis general de tóxicos. Este no detectó en los análisis realizados a las muestras ninguna de las sustancias investigadas, quedando descartado el posible consumo de alcohol, drogas o medicamentos.

4.6. Maquinilla de pesca y largado del cable

El pesquero tenía dos maquinillas de cable separadas (de las de tipo 'split'), de la marca Carral, tipo B2/MC/E-H de las características siguientes:

- Accionamiento: hidráulico.
- Capacidad unitaria: 200 m de cable de 18mm y 400 m de malleta de 35mm de diámetro.
- Prestaciones: 4500kg a 90m/minuto (a carretel medio).

La maquinilla dispone de embrague para conectar el eje de la bomba hidráulica al carretel, y de freno mediante zapatas de fricción, de accionamiento local o remoto mediante un sistema neumático. Con la maquinilla parada y sin frenar, la tensión en el cable puede hacer que éste salga. Si la maquinilla no está bien frenada, una elevada tensión en el cable por malas condiciones meteorológicas o por un copo con muchas capturas puede provocar el largado de varios metros de cable.

Según el jefe de máquinas, la maquinilla funcionó perfectamente antes y después del accidente. El arriado del cable que ocasionó el tensado súbito de la boza no fue debido a un mal funcionamiento de la maquinilla. Según la tripulación, este comportamiento, de arriado súbito, no es un hecho aislado.

INFORME CIAIM-19/2017

Accidente operacional a bordo del buque de pesca POMBO UNO, a 14,5 millas al norte de las Islas Sisargas, el 21 de enero de 2016, con resultado de un fallecido

A la vista de todo lo anterior, se considera que pudo ocurrir lo siguiente:

Para desengrillar la boza, desde el puente del 2º patrón paró la maquinilla y accionó el freno. Entonces el marinero encargado de desengrillar pidió largar un poco de cable para llegar mejor al grillete. Seguidamente, el 2º patrón se dispuso a soltar el freno para largar un poco de cable. En ese momento pudo ocurrir:

- O un aumento súbito de la tensión del cable (por ejemplo, por un movimiento de cabeceo) que superó la capacidad del freno de la maquinilla, que no estaba suficientemente apretado,
- O una mala coordinación entre el freno y el accionamiento hidráulico hizo que la maquinilla quedase desfrenada justo un instante antes de dar presión hidráulica; en ese instante el cable pudo correr un par de metros,
- O una combinación de ambas circunstancias.

* * *

5. CONCLUSIONES

El marinerero accidentado tenía experiencia en este buque y una amplia experiencia en buques de pesca. La maniobra que estaban realizando era habitual y se estaba desarrollando con normalidad y en aceptables condiciones de mar y meteorológicas. Un posible exceso de confianza o falta de atención por la propia rutina de una maniobra común a bordo, llevó al marinerero a situarse en una posición inadecuada durante la maniobra de virado del cable, entre la boza depositada en cubierta sin tensión y la aleta del barco.

6. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

No se han formulado recomendaciones de seguridad.

7. LECCIONES SOBRE SEGURIDAD

Aunque no se ha podido determinar con certeza, es posible que el marinerero accidentado no llevara el casco correctamente puesto. Es de la máxima importancia la correcta colocación de todos los equipos de protección individual.

* * *