

Informe técnico S-16/2010

Investigación de la caída al mar y desaparición de un tripulante del pesquero SIEMPRE AL ALBA, a 10 millas al norte de San Sebastián, el día 12 de octubre de 2010

ADVERTENCIA

Este informe ha sido elaborado por la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos, CIAIM, regulada por la Disposición Adicional Vigésima Sexta de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, y por el Real Decreto 862/2008, de 23 de mayo. Sus funciones son:

1. Realizar las investigaciones e informes técnicos de todos los accidentes marítimos graves y 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 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.

En ningún caso la investigación tendrá como objetivo la determinación de culpa o responsabilidad alguna y la elaboración de los informes técnicos no prejuzgará en ningún caso la decisión que pueda recaer en vía judicial, no perseguirá la evaluación de responsabilidades, ni la determinación de culpabilidades.

De acuerdo con lo anteriormente expuesto, la conducción de la investigación recogida en este informe ha sido efectuada sin recurrir necesariamente a procedimientos de prueba y sin otro objeto fundamental que determinar las causas técnicas que pudieran haber producido los accidentes e incidentes marítimos y la prevención de estos en el futuro.

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

**Figura 1.** Localización del accidente

lantes que se encontraban descansando en la zona de popa del pesquero se dieron cuenta de que había caído al mar un marinero por la banda de babor. Dieron la voz de alarma y procedieron a lanzarle un aro salvavidas.

El Patrón se asomó por el costado de babor del puente de gobierno, viendo el cuerpo inerte del marinero accidentado flotando en posición vertical, sumergido hasta el nivel de los ojos. Sus botas flotaban en la superficie del mar a unos cuarenta metros de la popa del pesquero. Le arrojó dos chalecos salvavidas estibados en el puente e inició la maniobra de aproximación cayendo a babor sin perderle de vista. Asimismo, solicitó la ayuda de los pesqueros que se encontraban faenando en la zona y dio parte al Centro Regional de Coordinación de Salvamento (CRCS Bilbao) a través del canal 16 de VHF.

Cuando se encontraban a pocos metros los tripulantes observaron que el cuerpo del compañero accidentado comenzaba a hundirse. Dos marineros se lanzaron al agua en su auxilio, pero no lograron alcanzarle antes de sumergirse.

Ambos marineros fueron ayudados a embarcar al pesquero con ayuda de un aro salvavidas.

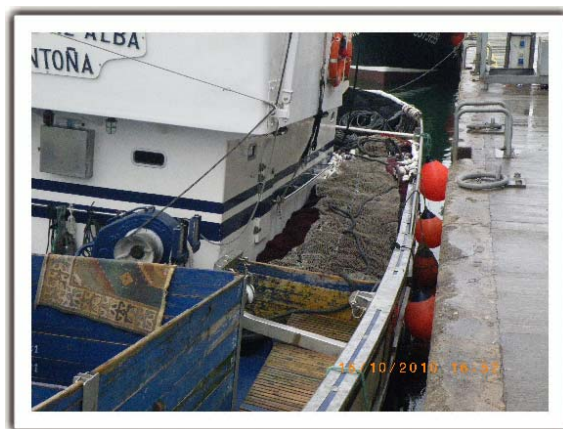
Acto seguido se iniciaron las labores de búsqueda a las que se sumaron otros seis pesqueros, las embarcaciones SALVAMAR ORION y SALVAMAR MONTE GORBEA, el remolcador MARIA DE MAEZTU y el helicóptero HELIMER 205 de Salvamento Marítimo, así como la patrullera ITSAS ZAIN y un helicóptero de la Ertzaintza.

El cuerpo del accidentado no fue recuperado.

Según las declaraciones de la tripulación, el día 12 de octubre de 2010, sobre las 14:00 horas (hora local), el pesquero "SIEMPRE AL ALBA", salió del puerto de Santoña (Cantabria) con once tripulantes.

Sobre las 20:30 horas llegaron al caladero, situado aproximadamente 10 millas al norte de San Sebastián, donde comenzaron a faenar en torno a la medianoche. Las condiciones meteorológicas y de la mar eran buenas.

Finalizadas las labores de pesca y arranchado el barco, sobre las 03:30 horas del día 13, el Patrón puso rumbo al puerto de Santoña. Apenas habían transcurrido quince minutos, cuando varios tripu-

**Figura 2.** Banda de babor del B/P SIEMPRE AL ALBA



INFORMACIÓN FACTUAL



Figura 3. Buque SIEMPRE AL ALBA

1.1. El buque

El SIEMPRE AL ALBA es un buque de pesca al cerco de PRFV, de 22,62 m de eslora (L) y 121,06 GT de arqueo, construido en 2002 en los Astilleros Nicolás Casas S.L., en Adra (Almería).

En el momento del accidente todos los certificados del buque estaban en vigor y disponía de licencia de pesca para operar en el Caladero Nacional del Cantábrico NW.

1.2. El propietario y el armador

Desde su puesta en servicio, el buque es propiedad al 100% de la misma empresa, quien además ejerce

la explotación comercial del pesquero como empresa armadora.

1.3. La tripulación

Formaban la tripulación del buque once personas, todas ellas con las titulaciones y certificados necesarios para el desempeño de sus funciones.

1.4. Información meteorológica

Las condiciones meteorológicas en el momento y lugar del accidente eran de viento de componente norte de fuerza 4 en la escala Beaufort (11 a 16 nudos), con marejada y buena visibilidad.

* * *



ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

Los tripulantes del pesquero disponían de los chalecos salvavidas que se indican en el Real Decreto 543/2007, de 27 de abril, por el que se determinan las normas de seguridad y de prevención de la contaminación a cumplir por los buques pesqueros menores de 24 m de eslora (L). Estos chalecos eran de inflado automático y de tipo arnés para facilitar el trabajo con ellos puestos.

Los chalecos se utilizaban durante las tareas de pesca. Era práctica habitual entre los marineros desprenderse de los chalecos salvavidas y estibarlos en un pañol situado en la banda de estribor de la habitación, una vez finalizadas las labores de pesca, y siempre que las condiciones meteorológicas lo permitieran. Estas condiciones no eran excepcionales, y no tuvieron una incidencia directa en el accidente.



Figura 4. Banda de babor del buque, con las redes estibadas. Las flechas señalan el tubo de acero sobre la regala para aumentar su altura

Las redes de pesca se estibaban en la zona de popa y en el costado de babor de la habitación. Pese a que el costado de estribor estaba expedito para el paso, el marinero accidentado, que ya se había desprendido de su chaleco salvavidas, se dirigió desde la proa hacia popa por la banda donde estaban estibadas las redes.

La causa más probable del accidente es que el marinero tropezase de manera fortuita con las redes y perdiera el equilibrio, cayendo y posiblemente golpeándose la cabeza contra el tubo de acero inoxidable dispuesto sobre la regala para aumentar su altura. Este golpe habría producido la pérdida de conocimiento del marinero y motivaría la falta de movimiento del mismo cuando cayó al agua, como han manifestado los testigos del accidente.

Tras caer al agua inconsciente, sus ropas se debieron llenar de agua, lo que junto con la ausencia de chaleco salvavidas propició que el cuerpo quedase sumergido hasta el nivel de los ojos y la entrada de agua por la boca y los orificios nasales, con la consiguiente pérdida de flotabilidad hasta que, finalmente, el cuerpo se sumergió por completo.

De todo ello hay que concluir que el uso de los chalecos salvavidas a bordo se ajustaba a lo dispuesto en la normativa, y el accidente fue un suceso fortuito. No obstante, si el marinero accidentado hubiera llevado el chaleco puesto posiblemente hubiese flotado y la tripulación del buque hubiera dispuesto de tiempo suficiente para izarle a bordo.

* * *



RECOMENDACIONES

A los armadores, capitanes y patrones de buques pesqueros:

1. Que promuevan la utilización de los chalecos salvavidas, mientras se permanezca en cubierta, en todo momento, con independencia de que el Real Decreto 543/2007 sólo determina que los tripulantes de los buques pesqueros deban llevar puesto el chaleco o dispositivo salvavidas de inflado automático cuando realicen alguna actividad sobre cubierta y el estado del mar o del viento así lo aconseje.

A la Dirección General de la Marina Mercante:

2. Que inicie el proceso de modificación del Real Decreto 543/2007 para que sea obligatorio el uso del chaleco salvavidas de inflado automático, mientras se permanezca en cubierta, independientemente del estado del mar o del viento.

* * *