

## Informe técnico S-04/2011

# Investigación de la caída al mar y fallecimiento de una persona desde el pesquero NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN, cerca de la Punta del Río Vélez (Málaga), el 10 de marzo 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



El día 9 de marzo de 2010, alrededor de las 20:30 horas (hora local), el pesquero NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN zarpó del puerto de Caleta de Vélez (Málaga) con ocho tripulantes y una persona ajena a la tripulación a bordo.

El día 10 a las 08:00 horas aproximadamente, finalizadas las labores de pesca, el patrón puso rumbo al puerto de Caleta de Vélez a una velocidad de 9 nudos.

Pocos minutos después, cuando el pesquero se encontraba a una milla y media de la costa, a la altura de la Punta del Río Vélez, la persona ajena a la tripulación salió del puente de navegación, según

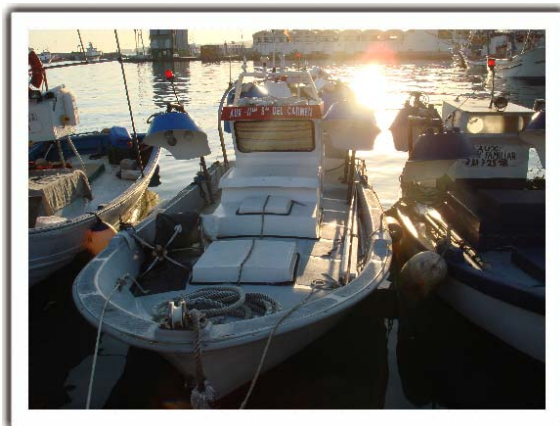
declaraciones del patrón, y se dirigió a la popa, se sentó en la borda y empezó a charlar con el marinero encargado de vigilar la embarcación auxiliar del pesquero. El resto de la tripulación estaba en la proa preparando el pescado para su descarga en puerto.

En un momento dado, el marinero que estaba en la popa se acercó a la cocina a buscar un cigarrillo. Cuando regresó, vio el cuerpo de la persona con la que había estado charlando flotando en el agua boca abajo y sin moverse. Dio la voz de alarma y avisó al patrón, que aminoró la marcha. Según declaraciones de la tripulación, la persona caída al mar llevaba puesto el chaleco salvavidas antes del accidente.

El mecánico, que se encontraba en la cámara de máquinas, al notar el cambio brusco de revoluciones, subió a la cubierta. Al enterarse de lo sucedido saltó a la embarcación auxiliar, que iba remolcada, arrancó el motor y se dirigió a socorrer al accidentado, tardando pocos minutos en realizar la maniobra. Cuando llegó a su altura, el mecánico pudo mantener la cabeza del accidentado fuera del agua sujetándole por las axilas, hasta que el pesquero NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN logró abarloarse, y con ayuda de dos marineros, lo izaron a bordo de la embarcación auxiliar y lo tumbaron sobre la cubierta. Tras constatar que no tenía pulso ni respiraba, le practicaron maniobras de reanimación cardiopulmonar (ventilación boca a boca y masaje cardíaco) consiguiendo que volviera a respirar. Se trasladó al accidentado al pesquero, que emprendió el regreso al puerto de Caleta de Vélez, quedando el mecánico en la embarcación auxiliar para no restar velocidad al pesquero.

A las 08:12 horas el patrón llamó con su teléfono móvil al Servicio Provincial 061 Málaga solicitando asistencia médica. Durante el trayecto hasta el puerto de origen el accidentado volvió a sufrir una parada cardiorrespiratoria. Tras llegar a puerto, donde esperaba una ambulancia, los sanitarios no pudieron reanimar al accidentado y el médico certificó su fallecimiento a las 8:30 horas.

La autopsia posterior dictaminó como causa del fallecimiento asfixia por sumersión.





## INFORMACIÓN FACTUAL



**Figura 3.** Pesquero NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN (foto de archivo. El bote auxiliar que se muestra no corresponde con el actual)

### El buque

La embarcación NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN es un pesquero que faena en la modalidad de cerco, construido en madera con una eslora total de 14,3 m y un arqueado bruto de 21,13 GT, que entró en servicio en marzo de 1949. Para las labores de pesca lleva una embarcación auxiliar cuya misión es la de atraer y concentrar el cardumen de pesca.

En el momento del accidente todos los certificados de la embarcación estaban en vigor y disponía de licencia de pesca para operar en el Caladero Nacional del Mediterráneo.

El último despacho del pesquero tenía validez hasta el 31 de enero de 2010, por lo que navegaba con el mismo caducado.

### El propietario y el armador

Desde su puesta en servicio el pesquero ha tenido varios propietarios. El último cambio de propiedad se efectuó en el año 1995, en el que la embarcación pasó a ser propiedad de cuatro empresarios individuales.

### La tripulación

La tripulación de la embarcación estaba formada por ocho personas, de las cuales el patrón, el mecánico y un marinero eran además propietarios y armadores.

### El fallecido

El fallecido era un marinero jubilado de 68 años que embarcó en el pesquero sin haber sido enrolado como persona ajena a la tripulación.

### Información meteorológica

Las condiciones meteorológicas y marítimas en el lugar del accidente eran de viento del Noroeste de fuerza 2 a 3 en la escala Beaufort, con buena visibilidad y marejada disminuyendo a marejadilla.

\* \* \*



## ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

Según las declaraciones del patrón y de los tripulantes del pesquero, el embarque del marinero jubilado se habría producido "ante la insistencia del mismo por volver a la mar para conocer como habían evolucionado las técnicas de pesca en los últimos años". Teniendo en cuenta que la modalidad de pesca a la que se dedicaba el pesquero y las técnicas empleadas no han variado significativamente en los últimos años, hay que cuestionar la veracidad de estas declaraciones. Por ello no hay que descartar que el accidentado desempeñara algún tipo de tarea profesional a bordo de forma irregular. En cualquier caso no se cumplieron los requisitos para enrolar personas ajenas a la tripulación.

El accidente se produjo mientras el marinero jubilado se encontraba apoyado en la amurada de popa de la embarcación. La altura de la amurada del pesquero en el lugar del accidente era de unos 750 mm. Tras el accidente se instalaron unas cadenas a popa para disminuir el riesgo de caída (ver figura 0). En la actualidad, en cumplimiento del Anexo VI del Real Decreto 543/2007, 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), la altura de las amuradas en todas las partes expuestas de la cubierta de trabajo debe de tener al menos 1 m para disminuir el riesgo de caída por la borda.



Las embarcaciones de pesca existentes con anterioridad a la entrada en vigor del mencionado Real Decreto, deben cumplir con las prescripciones que les son aplicables del Anexo VI del Real Decreto 543/2007 cuando se sustituya el Certificado de navegabilidad por el Certificado de conformidad que dispone el Artículo 18. En el momento del accidente la embarcación NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN tenía el Certificado de navegabilidad en vigor, motivo por el que aún no estaba obligada a aumentar la altura de las amuradas. Por tanto, la altura de la amurada en la popa del pesquero en el momento del accidente se ajustaba a lo dispuesto en la normativa.

La jornada de pesca había transcurrido con normalidad y el fallecido en ningún momento manifestó síntomas de cansancio o malestar. Por ello la causa

más probable del accidente es que el accidentado sufriera un desvanecimiento o tuviera un descuido que provocó su caída al mar.

De acuerdo con la normativa de seguridad vigente, el uso del chaleco salvavidas en cubierta no es preceptivo si se han finalizado las labores de pesca y las condiciones meteorológicas no resultan adversas a juicio del patrón. Pese a ello, la tripulación declaró que el fallecido se encontraba con el chaleco salvavidas correctamente puesto en el momento de su caída al mar. Hay que cuestionar esta declaración por los siguientes motivos:

- Instantes antes de dirigirse a popa el accidentado se encontraba en el puente, un espacio reducido donde no es habitual el uso de chalecos salvavidas.
- Un tripulante declaró haber visto al accidentado flotando boca abajo tras caer al agua. El chaleco salvavidas suele prevenir que una persona en el agua adopte dicha posición.



- La maniobra que el mecánico declaró haber realizado para auxiliar al accidentado (sujetarle por las axilas para mantener su cabeza fuera del agua) no es la más indicada para una persona con un chaleco salvavidas adecuadamente colocado.
- Nadie declaró haber quitado el chaleco salvavidas al accidentado, una vez subido a bordo, para realizarle las maniobras de reanimación.

De todo lo anterior la Comisión ha concluido lo siguiente:

- El accidente fue un suceso fortuito, cuyo desencadenamiento no se pudo prever.
- Si las amuradas de la embarcación hubieran sido de mayor altura tal vez el accidente se podría haber evitado.
- Probablemente el accidentado llevaba incorrectamente colocado el chaleco, o no lo llevaba puesto, cuando sucedió el accidente. Sus consecuencias se podrían haber minorado si el accidentado hubiera llevado correctamente puesto el chaleco salvavidas en ese momento.
- La reacción de la tripulación fue adecuada, considerando el escaso tiempo transcurrido desde la caída al mar del accidentado hasta su traslado a tierra.

\* \* \*



## RECOMENDACIONES

Como consecuencia de las conclusiones alcanzadas durante la investigación de la caída al mar y fallecimiento de una persona desde el pesquero NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN, esta Comisión recomienda:

A la Dirección General de la Marina Mercante:

1. 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.
2. Que realice campañas de información entre las cofradías de pescadores sobre la necesidad de cumplir con la normativa de despacho.
3. Que intensifique las inspecciones y la aplicación del régimen sancionador en materia de despacho de buques.

Al Servicio Marítimo de la Guardia Civil:

4. Que refuerce el número de inspecciones realizadas a las embarcaciones pesqueras haciendo especial hincapié en el control del personal a bordo.

A las cofradías de pescadores y a los armadores de buques de pesca:

5. Que cumplan la normativa relativa a los despachos de buques.

A los centros de formación náutico-pesqueras:

6. Que refuercen la formación relativa a la normativa de despachos de buques.

\* \* \*