



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD  
Y AGENDA URBANA

SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTES,  
MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

COMISIÓN PERMANENTE DE  
INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES  
E INCIDENTES MARÍTIMOS

## INFORME CIAIM-04/2021

Caída al mar de un tripulante del pesquero TUCAN DOUS entre la Isla de Sálvora y la Isla de Ons, el 9 de febrero de 2020, resultando 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. Embarcación TUCÁN DOUS



Figura 2. Lugar del accidente

## 1. SÍNTESIS

Alrededor de las 11:00 hora local del 9 de febrero de 2020, la embarcación de pesca (E/P) TUCAN DOUS, con tres tripulantes a bordo y base en O Grove (Pontevedra), se encontraba largando el arte de pesca. Uno de los marineros que se encontraba en la popa de la embarcación en el momento de la maniobra de largada fue atrapado por la red en un pie siendo arrastrado hacia mar por la popa, pudiendo dar la voz de alerta antes de caer al mar. El otro tripulante avisó al patrón, que detuvo la embarcación situándola cerca de la posición en la que se encontraba el accidentado. El patrón y el otro tripulante no fueron capaces de izar al accidentado a bordo y pidieron socorro por VHF.

SASEMAR movilizó el helicóptero de salvamento (H/S) PESCA I, que pudo izar al tripulante accidentado y al patrón, quien se había lanzado al agua para intentar ayudar al accidentado. El H/S PESCA I se dirigió al hospital Álvaro Cunqueiro de Vigo, aterrizando allí a las 11:54 horas, transfiriendo a los dos tripulantes a los servicios sanitarios del SERGAS.

El tripulante que quedó a bordo del TUCAN DOUS dirigió el pesquero de regreso al puerto de O Grove escoltado por la embarcación de pesca CHUBASCO TRES.

Finalmente, el tripulante accidentado no respondió a las técnicas de reanimación, falleciendo ese mismo día.

### 1.1. Investigación

La CIAIM recibió la notificación del suceso el día 10 de febrero de 2020. 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 el pleno de la CIAIM en su reunión de 31 de marzo de 2021 y, tras su posterior aprobación, fue publicado en junio de 2021.

Caída al mar de un tripulante del pesquero TUCAN DOUS entre la Isla de Sálvora y la Isla de Ons, el 9 de febrero de 2020, resultando fallecido

2. DATOS OBJETIVOS

DATOS DEL BUQUE / EMBARCACIÓN	
Nombre	TUCAN DOUS
Pabellón / registro	España / O Grove
Identificación	Matrícula 3ª-VILL-4-4-06 MMSI: 224212150 / Distintivo de llamada: EA7428
Tipo	Pesquero de bajura con redes de enmalle
Características principales	Eslora total: 16,30 m Eslora L: 13,04 m Manga: 4,90 m Arqueo bruto: 21,40 GT Material de casco: madera Propulsión: motor diésel MAN modelo D 2866 LFB, de 173 CV
Propiedad y gestión	La embarcación era propiedad de tres personas físicas, al 50%, 25% y 25% respectivamente.
Sociedad de clasificación	No clasificada
Pormenores de construcción	Construida el año 2007 por ASTILLEROS FERNÁNDEZ MIGUEZ E HIJO C.B. (O Grove, Pontevedra)
Dotación mínima de seguridad	3 tripulantes, según el Certificado de Conformidad
PORMENORES DEL VIAJE	
Puertos de salida / llegada	Salida de O Grove (Pontevedra) y llegada al mismo puerto
Tipo de viaje	Pesca local con redes de enmalle (miños)
Información relativa a la carga	3 artes de pesca de enmalle (miños), y combustible.
Dotación	Patrón y dos marineros
Documentación	El pesquero estaba correctamente despachado y disponía de los certificados exigibles en vigor.
INFORMACIÓN RELATIVA AL SUCESO	
Tipo de suceso	Hombre al agua
Fecha y hora	9 de febrero de 2020, 11:00 hora local
Localización	42° 25,0'N; 08° 58,0'W
Operaciones del buque	Largando redes
Lugar a bordo	Popa - zona de largado de las redes
Daños sufridos en el buque	Ninguno
Fallecidos / desaparecidos / heridos a bordo	Un fallecido
Contaminación	No
Otros daños externos al buque	No
Otros daños personales	No
CONDICIONES MARÍTIMAS Y METEOROLÓGICAS	
Viento	Viento del S, fuerza Beaufort 5 (17 a 21 nudos)
Estado de la mar	Fuerte marejada
Visibilidad	Mala
INTERVENCIÓN DE AUTORIDADES EN TIERRA Y REACCIÓN DE SERVICIOS DE EMERGENCIA	
Organismos intervinientes	SASEMAR Guardacostas de Galicia
Medios utilizados	Helicóptero de salvamento (H/S) PESCA I Pesquero CHUBASCO TRES
Rapidez de la intervención	Inmediata
Medidas adoptadas	Movilización de helicóptero. Comunicación con pesqueros de la zona
Resultados obtenidos	Rescate de dos tripulantes del agua y traslado al hospital Álvaro Cunqueiro

### 3. DESCRIPCIÓN DETALLADA

El relato de los acontecimientos se ha realizado a partir de los datos, declaraciones e informes disponibles. Las horas referidas son locales.



Figura 3. Zona del accidente

A las 09:00 horas del día 9 de febrero de 2020, la E/P TUCAN DOUS zarpó del puerto de O Grove (Pontevedra) con tres tripulantes a bordo en ruta a sus caladeros de pesca habituales, entre las islas de Ons y Sálvora. Esa mañana las faenas de pesca se iban a limitar a largar los miños y dejarlos en la mar, para virarlos más adelante.

Un poco antes de las 11:00 horas, los tripulantes se encontraban realizando la última maniobra de largado de la mañana. El patrón estaba en el puente al mando de la embarcación, y los dos marineros en la cubierta en popa, uno situado por donde se larga la red en el pasillo de estribor y el otro en la crujía de la embarcación, a popa del puente de gobierno y a proa de los cajones de estiba de las redes, preparando las calas y las boyas de las artes de pesca y sirviendo de enlace verbal con el patrón. La puerta de popa del puente de gobierno estaba abierta y proporcionaba una línea visual desde el puente de mando hasta la cubierta (ver Figura 4).

Durante la maniobra de largado, el marinero situado a proa de las redes escuchó al otro marinero gritar "atrás, atrás" y cuando se dio la vuelta observó que su compañero salía despedido por el aire, cayendo al mar por la popa de la embarcación, pareciendo que algo había atrapado su pie. Al llegar a la popa el marinero que permanecía en cubierta, comprobó que el marinero accidentado estaba a flote. El patrón, advertido, metió atrás toda y aproximó la embarcación al marinero que estaba flotando, que quedó al costado de estribor del pesquero, a la altura del puente de gobierno. Los tripulantes a bordo lanzaron al accidentado un cabo para poder izarlo con el halador, pero el marinero accidentado no conseguía agarrarlo. El patrón se puso un chaleco salvavidas y se tiró al mar para asegurar el cabo en el marinero accidentado e intentar izarlo, y el marinero que quedó a bordo del TUCAN DOUS se dirigió al puente para dar aviso al centro de coordinación de salvamento (CCS) Finisterre a través de VHF.



Figura 4. Vista desde la puerta de popa del puente

A continuación, figura un extracto de las operaciones de emergencia coordinadas por SASEMAR.

A las 11:00 el CCS Finisterre recibe llamada a través del canal 16 de VHF.

A las 11:02, el CCS Finisterre moviliza al H/S PESCA I.

A las 11:08, el CCS Finisterre transmite PAN PAN solicitando el auxilio de embarcaciones que estén en la zona.

A las 11:15, el CCS Finisterre solicita al CCR Coruña MAYDAY RELAY a barcos que estén en la zona.

A las 11:17, el CCS Finisterre recibe llamada del pesquero CHUBASCO TRES, que se encuentra a 1-2 millas de la zona. Se le instruye para acudir en auxilio.

A las 11:34, el CCS Finisterre recibe llamada del H/S PESCA I informando de que el primer náufrago se encuentra a bordo del helicóptero.

A las 11:38, el CCS Finisterre recibe llamada del H/S PESCA I informando de que se trata de dos personas que se encuentran en el agua, y de que el segundo náufrago también se encuentra a bordo del helicóptero.

A las 11:40, el CCS Finisterre recibe llamada del H/S PESCA I informando que abandona la zona.

A las 11:43, el CCS Finisterre recibe llamada del H/S PESCA I, informando de que uno de los náufragos se encuentra aparentemente bien y que al otro le están practicando la reanimación cardiopulmonar (RCP) y proceden al Hospital Álvaro Cunqueiro.

A las 11:54, el CCS Finisterre recibe llamada del H/S PESCA I, informando de que ha tomado tierra en el Hospital Álvaro Cunqueiro.

A las 12.00, el CCS Finisterre contacta con la embarcación de pesca E/P CHUBASCO TRES, el cual informa que las dos personas recogidas por el H/S PESCA I proceden del E/P TUCAN DOUS, en el que queda una persona a bordo. Las dos embarcaciones de pesca se dirigen a tierra, escoltando el E/P CHUBASCO TRES al E/P TUCAN DOUS.

Finalmente el tripulante accidentado no pudo ser reanimado y se declaró su fallecimiento por ahogamiento.

## 4. ANÁLISIS

### 4.1. Caída al mar y chaleco salvavidas

El marinero accidentado sufrió un atrapamiento en uno de sus pies durante la maniobra de largado de la red. Al caer al agua mantuvo la consciencia pero progresivamente sus facultades psicomotoras se deterioraron con rapidez, haciendo necesaria la intervención en el agua del patrón de la embarcación para intentar pasar un cabo por debajo de los hombros del marinero accidentado y así poder recuperarlo, pero sin éxito.

Ninguno de los tripulantes llevaba puesto el chaleco salvavidas de trabajo, de hinchado automático. Es una actitud muy extendida en la pesca, y en especial en las artes de enmalle, puesto que los tripulantes temen que las cinchas de ajuste del chaleco se enganchen en la red, provocando la caída al mar. Cabe indicar que el chaleco salvavidas de trabajo habría minimizado, una vez hinchado, el ingreso de agua en los pulmones del fallecido, puesto que una de sus misiones principales es la de mantener la cabeza fuera del agua, independientemente de si el accidentado está consciente o no.

El uso del chaleco salvavidas de trabajo durante la maniobra de largado del arte estaba indicado por el Servicio de Prevención de riesgos laborales (ver apartado 4.4 más adelante).

### 4.2. Condiciones meteorológicas

En el momento del accidente había viento del S, de fuerza Beaufort 5 (17 a 21 nudos) con fuerte marejada.

La previsión de AEMET para el día del accidente era de vientos de fuerza 3 del Oeste arremediando al mediodía a fuerza 5 o 6 y hacia el final del día a fuerza 4 o 5 del Sur o Suroeste. La previsión del estado de la mar era de marejadilla, aumentando hacia el final del día a marejada con áreas de fuerte marejada posteriormente al norte de cabo Silleiro, y mar de fondo del Oeste de 3 metros aumentando a 4 metros y lluvia desde la madrugada. Visibilidad temporalmente regular.

#### 4.3. Maniobra de largado del arte de miños

Los miños son un tipo de artes de enmalle que están formadas por tres paños, de modo que el paño interior tiene una malla de menor medida que los dos paños exteriores. Las principales especies que se capturan son el rodaballo, el lenguado y el centollo.

Como el resto de artes de enmalle, el largado de los miños se realiza con la embarcación en navegación. El largado no requiere, en principio, de la intervención de los tripulantes, puesto que ésta se limita al largado de la primera piedra y de la primera boya, saliendo el resto de la red sola debido a la marcha de la embarcación.



Figura 5. Largado de miños por la popa en una embarcación de bajura (fuente: Youtube)

El TUCAN DOUS es una embarcación con un porte relativamente mayor a las demás embarcaciones de miños de su zona. Este mayor tamaño le permite disponer de una zona amplia y segregada en popa. De este modo, existe una encajonada para las redes dividida por panas que resulta en dos espacios diferentes a cada banda, y un pasillo a cada lado para facilitar el acceso de la tripulación. La altura de la encajonada es mayor de un metro, y resulta suficientemente alta para estibar las redes con seguridad. Ver Figura 6.

Para facilitar la salida de las redes, se disponen transversalmente troncos o tubos por encima de las panas de las encajonadas (ver figuras 6 y 7) de manera que la red, al salir, se deslice sobre una superficie redondeada de radio amplio y a mayor altura que la pana de la encajonada. Estos troncos o tubos, no obstante, aunque facilitan la salida de la red, dificultan el tránsito de los tripulantes a lo largo de los pasillos laterales. Estos troncos o tubos tampoco evitan que, en caso de mal tiempo, la red que sale desde las encajonadas de más a popa se enganche con relativa facilidad.

Según las declaraciones recogidas por la CIAIM, a los marineros no les está permitido moverse fuera de los pasillos durante la maniobra de largada, limitándose su presencia allí solamente a advertir verbalmente al patrón si observan algún enredo en el arte al salir.

#### 4.4. Prevención de riesgos laborales

La CIAIM ha tenido acceso a la última revisión de la evaluación de riesgos laborales efectuada a bordo de la E/P TUCAN DOUS, en marzo de 2019, para el puesto de trabajo de marinero. También se ha tenido acceso al parte del accidente.

Dentro de esa evaluación de riesgos, se incluye el riesgo de caída a distinto nivel (hombre al agua) dentro de la identificación de peligros de la actividad "maniobra de largado de los miños".



Figura 6. Encajonadas de la E/P TUCAN DOUS, pasillos laterales



Figura 7. Encajonadas de la E/P TUCAN DOUS, tronco y tubo transversal y estibador de redes

Como acción requerida, se establece no pisar el arte ni acceder al interior de las encajonadas sin antes parar la maniobra de largado. Estas instrucciones son coherentes con el testimonio recabado por la CIAIM.

Dicho esto, a juicio de la CIAIM, si bien la consecuencia directa del accidente fue la caída del tripulante al agua, esta caída se produjo probablemente al materializarse un riesgo de atrapamiento del accidentado por el arte que se estaba largando. Por tanto, el riesgo latente en la tarea que estaba realizando el accidentado fue el atrapamiento por el arte y la caída al agua fue la consecuencia de éste.

Este riesgo de caída de hombre al agua, analizado en el plan de prevención, fue clasificado como con probabilidad baja y consecuencias graves, lo que clasifica al riesgo como "moderado".

Caída al mar de un tripulante del pesquero TUCAN DOUS entre la Isla de Sálvora y la Isla de Ons, el 9 de febrero de 2020, resultando fallecido

Consta la firma de ambos marineros en la asistencia al curso específico, de 8 horas de duración, de formación en prevención de riesgos laborales para los marineros de esta embarcación.

A continuación, se reproducen fragmentos de las normas de seguridad de la embarcación, relativas al largado de la red:

8	Extreme la precaución en el largado de la red y sobre todo al separar las trallas. Utilice ropa ajustada y manguitos para evitar que se enrede la ropa con la red. No lleve anillos, cadenas, pendientes ni nada que pueda engancharse con facilidad.
9	No pise la red que está largando.
10	Coloque el aparejo de manera que pueda largarse de forma totalmente autónoma, sin necesidad de ayuda, para minimizar riesgos.



38	Utilizar durante el largado un chaleco salvavidas de trabajo u otros equipos autoinflables que mejoren la flotabilidad ante una situación de hombre al agua.
----	--

48 Durante la maniobra de largado de los miños, el operario deberá situarse en la zona de pasillo de las encajonadas, evitando en todo momento pisar el aparejo. Si en el largado se observa que el aparejo está enredado, se dará el aviso al capitán pero en ningún caso se entrará en las encajonadas sin antes parar la maniobra y el largado.

Figura 8. Fragmentos de la evaluación de riesgos laborales

Tras el accidente, el servicio de prevención que prestaba sus servicios a la empresa armadora, realizó una investigación preceptiva del accidente. Analizando sus consecuencias, dicho informe apunta como causa inmediata el engancharse con el arte y posteriormente caer al agua arrastrado por él. Como causa básica, indica una conducta distraída por parte del marinero accidentado, achacable a un exceso de confianza.

El informe del accidente elaborado por el servicio de prevención incide en la necesidad de delimitar más claramente la zona de trabajo segura en la popa mediante carteles y con charlas específicas a los trabajadores.

#### 4.5. Presencia del marinero en las encajonadas del arte

Dado que el marinero accidentado fue atrapado por el arte, necesariamente este marinero debió situarse en las encajonadas de la red durante el largado, presencia que no debería ser necesaria salvo en caso de enredo de la red, y solo con la embarcación parada. No ha sido posible determinar por qué el marinero se situó dentro de las encajonadas, pero con toda probabilidad era para vigilar el correcto largado del arte.

El patrón debería supervisar la maniobra de largado en todo momento, y controlar que el trabajador que realiza el largado no manipule la red, entendiéndola como la totalidad del arte, puesto que el atrapamiento puede producirse con cualquier parte de la misma. No obstante, desde el puente hay una visión limitada de la popa (ver Figura 4). Es por esto que se deberían disponer de medios eficaces de control en popa: la cartelería que indica el servicio de prevención, y/o un sistema de circuito cerrado de televisión (CCTV).



#### **4.6. Autopsia del fallecido**

La autopsia del marinero accidentado mostró un fallecimiento accidental compatible con asfixia por sumersión. No se apreciaron sustancias con significación toxicológica.

#### **5. CONCLUSIONES**

El marinero accidentado cayó al mar arrastrado por la red de pesca que se estaba largando tras quedar atrapado en ella, muy probablemente al situarse sobre la red en la encajonada de popa. No se ha podido determinar las causas por las que el marinero se situó dentro de la encajonada, siendo práctica habitual en el sector que los marineros accedan indebidamente a las encajonadas para facilitar la maniobra de las redes.

#### **6. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD**

Al patrón de la E/P TUCAN DOUS:

1. Que instale cartelería, delimite la zona segura de trabajo e imparta las charlas de seguridad recomendadas por su Servicio de Prevención.
2. Que instale un circuito cerrado de televisión, para mejorar la vigilancia de las maniobras con el arte en cubierta sin comprometer la vigilancia efectiva del puente de mando durante la navegación.
3. Que establezca el uso del chaleco salvavidas de trabajo por parte de todos los tripulantes en todo momento.