



INFORME CIAIM-02/2018

Vuelco y pérdida del pesquero REBECA en las inmediaciones de la entrada norte de la Ría de Vigo, el 6 de mayo 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.

Vuelco y pérdida del pesquero REBECA en las inmediaciones de la entrada norte de la Ría de Vigo, el 6 de mayo de 2016, con resultado de un fallecido



Figura 1. Embarcación de pesca (E/P) REBECA



Figura 2. Zona del accidente de la EP REBECA

1. SÍNTESIS

En la mañana del día 6 de mayo de 2016, la E/P REBECA sufrió un accidente mientras faenaba a la lubina con caña en la “Costa da Vela”, en las inmediaciones de la entrada norte de la Ría de Vigo. Un golpe mar provocó el vuelco de la embarcación lanzando a sus tripulantes al mar. Uno de los tripulantes falleció como consecuencia del accidente. Otro de los tripulantes fue capaz de alcanzar la costa a nado, resultando con heridas de menor importancia.

1.1. Investigación

La CIAIM recibió la notificación del suceso el día 9 de mayo de 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 17 de enero de 2018 y, tras su posterior aprobación, fue publicado en mayo 2018.

* * *

Vuelco y pérdida del pesquero REBECA en las inmediaciones de la entrada norte de la Ría de Vigo, el 6 de mayo de 2016, con resultado de un fallecido

2. DATOS OBJETIVOS

Tabla 1. Datos del buque / embarcación

Nombre	REBECA
Pabellón / registro	España
Identificación	Matrícula: 3 ^a -VI-3-5337 NIB: 19947
Tipo	Embarcación de pesca
Características principales	<ul style="list-style-type: none"> • Eslora total: 5,28 m • Manga: 1,90 m • Puntal: 0,82 m • Arqueo: 1,06 GT • Material de casco: P.R.F.V. • Propulsión: motor fueraborda de 18,38 kW, a gasolina
Propiedad y gestión	La embarcación era propiedad a partes iguales de dos particulares.
Pormenores de construcción	Construida el año 1991 por el constructor registrado Victoriano Santome Paz (Pontevedra)
Dotación mínima de seguridad	2 tripulantes

Tabla 2. Pormenores del viaje

Puertos de salida / escala / llegada	Salida y llegada en Cangas, sin escalas
Tipo de viaje / actividad	Pesca local / Artes menores en Cantábrico NW
Información relativa a la carga	Capturas y aparejos
Dotación	Dos tripulantes enrolados. Disponían de los títulos y certificados de especialidad necesarios en vigor
Documentación	La embarcación estaba correctamente despachada y disponía de los certificados exigibles en vigor.

Tabla 3. Información relativa al suceso

Tipo de suceso	Pérdida de control y posterior zozobra
Fecha y hora	06 de mayo de 2016, 08:13 hora local (hora de 1 ^a comunicación a SASEMAR)

INFORME CIAIM-02/2018

Vuelco y pérdida del pesquero REBECA en las inmediaciones de la entrada norte de la Ría de Vigo, el 6 de mayo de 2016, con resultado de un fallecido

Localización	42° 15,3' N; 008° 52,4' W
Operaciones del buque y tramo del viaje	Pescando
Lugar a bordo	No aplicable
Daños sufridos en el buque	Pérdida total
Heridos / desaparecidos / fallecidos a bordo	1 fallecido y 1 herido leve.
Contaminación	La producida por el hundimiento de la embarcación. No se detectó contaminación.
Otros daños externos al buque	No
Otros daños personales	No

Tabla 4. Resumen de condiciones marítimas y meteorológicas

(Véase epígrafe correspondiente en el apartado de análisis, para una información más completa).

Viento	NNW, de entre 10 y 20 nudos (fuerza Beaufort 4 a 5) en el momento del suceso.
Estado de la mar	Mar de fondo del WNW (285°) con una altura de ola de entre 1 y 1,7 m, con máximas de entre 2 y 3 m.
Visibilidad	Regular por brumas y lluvia, variable entre 1000 y 4000 m.
Marea	Se encontraban en la vaciante. La bajamar fue a las 10:15 horas en el puerto de Vigo.

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

Organismos intervinientes	SASEMAR
Medios utilizados	<ul style="list-style-type: none"> • Helicóptero de salvamento (H/S) PESCA I • Pesqueros de la zona • Embarcación de salvamento (E/S) SALVAMAR MIRACH • Buque de salvamento (B/S) MARIA PITA • Embarcación de la Guardia Civil RIO GUADALOPE
Rapidez de la intervención	Inmediata
Medidas adoptadas	Movilización de helicóptero y embarcaciones.
Resultados obtenidos	1 tripulante rescatado

Vuelco y pérdida del pesquero REBECA en las inmediaciones de la entrada norte de la Ría de Vigo, el 6 de mayo de 2016, con resultado de un fallecido

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.

Sigue a continuación un relato de los hechos basado en el relato del único superviviente del suceso y en el extracto del Informe General de Emergencia redactado por SASEMAR, que a todos los efectos constituye el marco temporal en el que acaecieron los hechos. La CIAIM ha añadido detalles que ha conocido por otras fuentes.

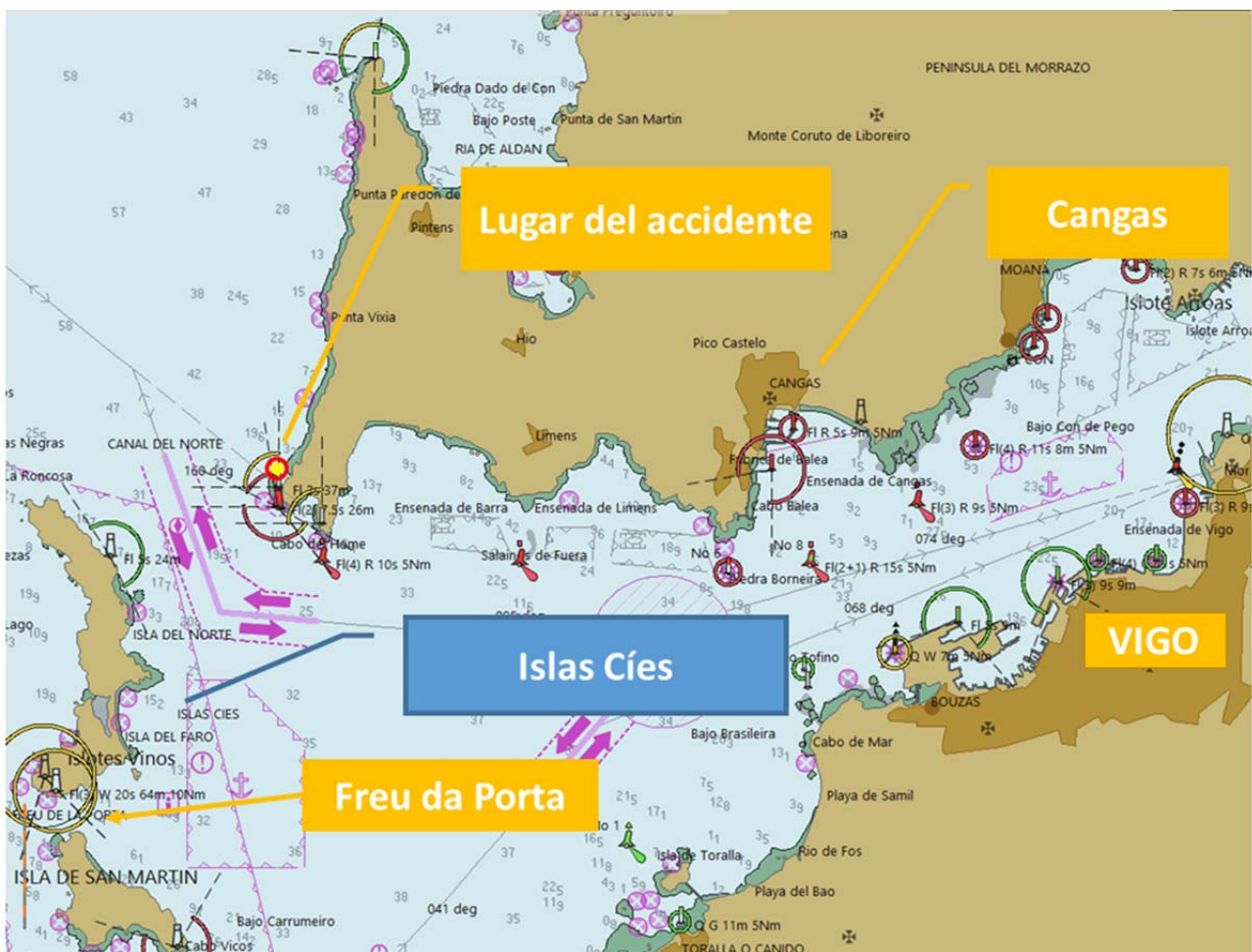


Figura 3. Entorno del lugar donde se produjo el accidente

La E/P REBECA salió del puerto de Cangas sobre las 06:30 horas, con dos tripulantes a bordo: el patrón y un marinero. Ambos eran pescadores con amplia experiencia. Normalmente se dedicaban al marisqueo a flote (almeja) en las zonas estipuladas para ello en la Ría. Sin

INFORME CIAIM-02/2018

Vuelco y pérdida del pesquero REBECA en las inmediaciones de la entrada norte de la Ría de Vigo, el 6 de mayo de 2016, con resultado de un fallecido

embargo, aquel día era viernes y solían cambiar sus actividades de pesca a la pesca de robaliza con caña, ya que esta especie adquiriría un mayor valor de cara al fin de semana.

Tras salir de puerto se dirigieron hacia las Islas Cíes (ver figura 3), lugar donde tenían previsto efectuar su jornada de pesca. Había algo de niebla cuando salieron de forma que cuando llegaron a las inmediaciones de Cíes fondearon primero y esperaron a que mejorara la visibilidad.

Se pusieron a faenar, primero por la cara Oeste¹ de la Isla del Sur², y después entre las dos islas, la del Sur y la del Medio³, conocido como "Freu da Porta", sin que las capturas fueran buenas. Entonces, decidieron volver a puerto. Estando en plena vuelta el patrón decidió revirar y probar a pescar en otro lugar, donde ya estuvo en una ocasión con un amigo y donde al parecer habían tenido una buena jornada de pesca. Se trataba de la zona de la Costa da Vela. Cuando llegaron a la zona esperaron a ver cómo eran las condiciones. En palabras del marinero "había un falso recalme" por lo que se acercaron a la costa, a un paraje conocido como "Cu de Lobo". Véase Figura 4⁴; al respecto se debe decir que la embarcación se encontraba a unos 106 m de los bajos más cercanos mostrados en la carta y poco más allá se encontraba la zona intermareal y la costa.

¹ En la zona conocida como de "Los Gabotos".

² Isla de San Martín.

³ Isla del Faro.

⁴ Se han omitido datos de sonda y otros en la carta por claridad.

Vuelco y pérdida del pesquero REBECA en las inmediaciones de la entrada norte de la Ría de Vigo, el 6 de mayo de 2016, con resultado de un fallecido

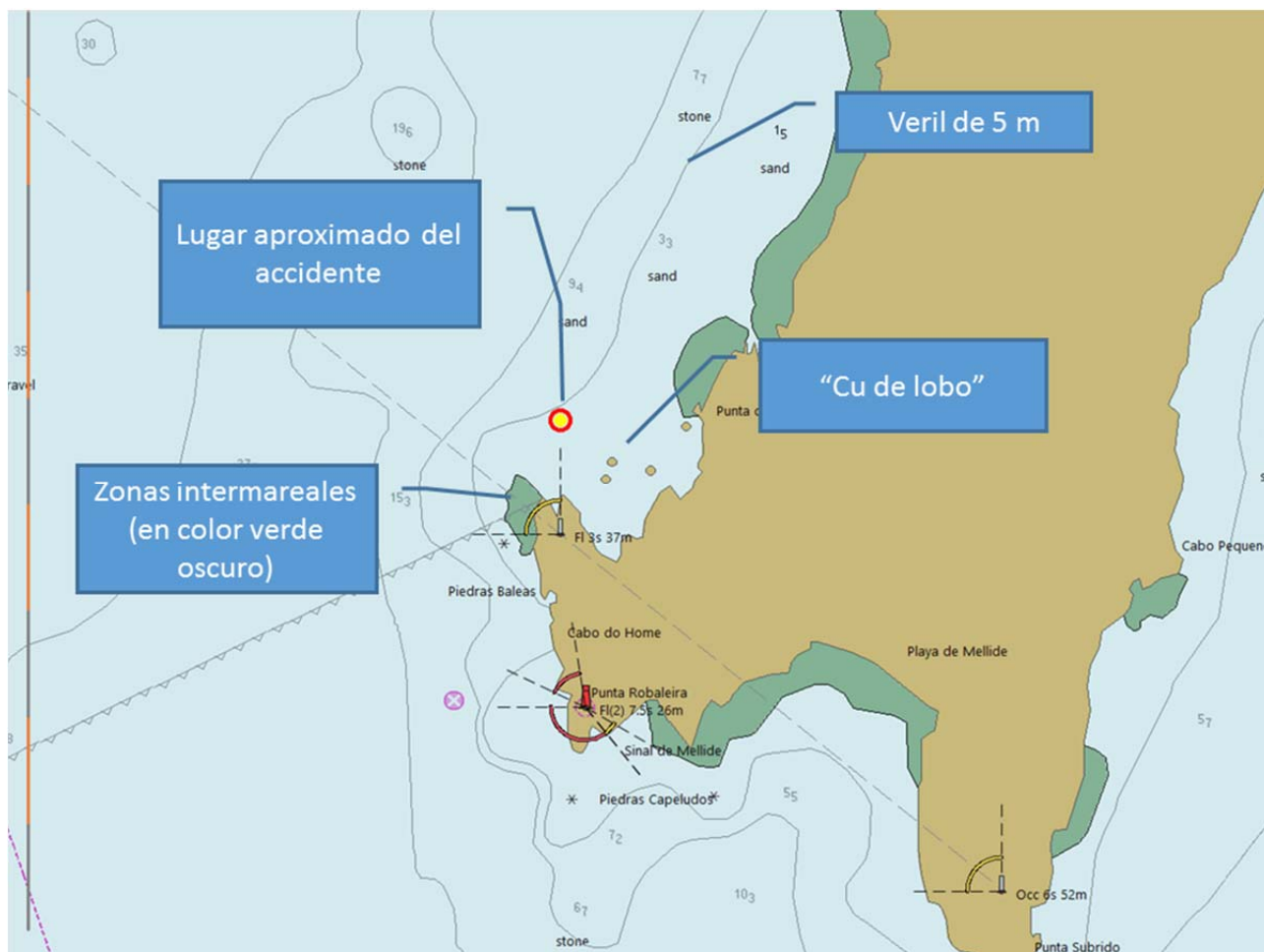


Figura 4. Detalle del lugar del accidente

El procedimiento que seguían cuando pescaban en aguas expuestas era que primero probase el marinero a lanzar el sedal; si la mar se mantenía bien entonces se incorporaba el patrón a la pesca. El gobierno de la embarcación se conseguía moviendo la caña del motor fueraborda.

Momentos antes del accidente, el marinero se encontraba a en la amura de babor y el patrón a popa esperando. Se encontraban atravesados a la mar, dando su costado de estribor.

Probó a lanzar su sedal una primera vez sin obtener resultado. Estaba recogéndolo cuando de repente se apercibieron que se acercaba una "ola enorme, de unos 4 m de altura". El patrón intentó llevar la proa hacia la ola; entonces, sin razón aparente, el motor se paró. Seguidamente el motor pareció volver a arrancar pero no dio tiempo a que cogiera potencia. Posiblemente, el marinero tuvo la precepción de que el motor se iba a calar, si bien este hecho no llegó a producirse.

La ola les dio abiertos por la amura de estribor y volcó la embarcación. "Después vino otra ola, y después otra, y después otra,...la primera ola para mi fue inmensa", según ha referido el marinero a la CIAIM.

Ya en el agua, el marinero perdió de vista al patrón y se dirigió a la cercana costa a nado.

INFORME CIAIM-02/2018

Vuelco y pérdida del pesquero REBECA en las inmediaciones de la entrada norte de la Ría de Vigo, el 6 de mayo de 2016, con resultado de un fallecido

A las 08:13 horas la embarcación de pesca ROCIO 7 informó que otra embarcación con dos personas a bordo había volcado en la "Costa da Vela" cerca del faro de Cabo Home, y que uno de los tripulantes había alcanzado la costa, pero que el otro no aparecía. Se movilizó al B/S MARIA PITA, que se encontraba de salida hacia Marín en esos momentos.

08:15 horas. Desde el servicio 112 se alertó de la existencia de un informante en tierra que había visto cómo una ola golpeaba una embarcación provocando su vuelco y la caída de sus dos tripulantes al agua.

08:22 horas. Se movilizó el H/S PESCA I a través de la sala de Inspección de Pesca de la Xunta de Galicia.

08:25 horas. Una embarcación que se encontraba próxima al lugar dio las coordenadas del accidente al B/S MARÍA PITA: 42°15,3'N 008°52,4'W.

08:27 horas. Se movilizó a la E/S SALVAMAR MIRACH. Minutos después salió también para la zona la embarcación de la Guardia Civil RIO GUADALOPE.

08:35 horas. Desde el B/S MARIA PITA se informó que habían localizado la embarcación, pero que ésta se encontraba en línea de costa y que sería mejor realizar la búsqueda por tierra. La visibilidad en la zona era de unas 6 millas.

08:46 horas. El alertante indicó que el vuelco de la embarcación se produjo a una distancia de entre 50 y 75 m respecto de la posición en que se encontraba entonces.

08:55 horas. Una patrulla de la Guardia Civil localizó un cuerpo flotando a la vista, a muy poca distancia de la costa e inaccesible desde el mar.

09:03 horas. H/S PESCA I había localizado y recogido el cuerpo que se encontraba a flote e inició maniobras de reanimación. El naufrago entró en parada cardiorrespiratoria, recibiendo reanimación cardio-pulmonar (RCP) por parte de los rescatadores del H/S PESCA I.

09:05 horas. Se llamó al 061 solicitando ambulancia medicalizada en el puerto de Guixar (VIGO)

10:15 horas. El H/S PESCA I tomó tierra en el muelle Transversal de Vigo. Al llegar la ambulancia el personal sanitario continuó con las maniobras de reanimación sin resultados positivos y se dio al tripulante por fallecido.

La autopsia realizada al fallecido concluye que su muerte se produjo por asfixia por sumersión, sin otros hitos relevantes que señalar a los efectos de este informe.

* * *

4. ANÁLISIS

4.1. Hallazgos en los restos

Poco después de alertados los servicios de emergencia y rescatados los naufragos, se consiguió fotografiar desde tierra la embarcación. Véase la Figura 5.

Se advierte que la misma se había vuelto a quedar en posición “normal” con la quilla sumergida. Los elementos sueltos que había en la bañera de la embarcación se perdieron, con excepción de uno de los aros salvavidas que quedó retenido en su estiba⁵.



Figura 5. La embarcación zarandeada por la mar, después del vuelco.

Posteriormente, el vaivén de las corrientes y de la marea hizo que la embarcación encallara en los riscos aledaños al lugar. Posteriormente la embarcación fue vaciada, trincada con cabos y extraída del lugar, aunque no se ha podido recuperar para su empleo normal y se considera pérdida total.

⁵ En esta y otras fotografías se puede apreciar que la base de la antena de VHF presionaba contra el aro, ejerciendo una presión que impidió que el aro saliera de su base. Es posible, por tanto, que muy poco tiempo después del vuelco, seguramente acto seguido, dicha base de antena fuera golpeada y deformada, señal de que la embarcación se encontraba cerca de rocas y/o bajíos, más cerca de lo indicado por el pesquero informante. No había chicotes ni otros dispositivos amarrando el aro.

Vuelco y pérdida del pesquero REBECA en las inmediaciones de la entrada norte de la Ría de Vigo, el 6 de mayo de 2016, con resultado de un fallecido

Al revisar la embarcación antes de que se procediera a su extracción, se advirtió que la driza de un aro salvavidas se encontraba enrollada alrededor de la hélice del motor fueraborda, y con el cabo deshilachado, posible señal de que dicho cabo pudo haber agarrotado el eje de la hélice y dificultado, si no impedido, el funcionamiento normal de la propulsión. Véase la Figura 6.

Esto podría la sensación relatada por el marinero y superviviente de los hechos de que el motor se había parado y había vuelto a arrancar explicar la parada del motor y el posterior amago de vuelta a arrancar⁶.



Figura 6. Detalle de la driza de un aro salvavidas atrapando la hélice.

⁶ A este respecto se debe apuntar a que el superviviente, preguntado por el hecho que se muestra en la Figura 6, no pensaba que el motivo de la parada del motor fuera el atrapamiento de la hélice sino aire que hubiera entrado en el circuito de alimentación de combustible del motor.

4.2. Previsión meteorológica

El pronóstico costero emitido el 5 de mayo a las 20:00 horas por la Agencia Estatal de Meteorología para las aguas costeras de Galicia, para las 24 horas siguientes a las 00:00 horas del día 6 de mayo de 2016, y disponible por todos los medios habituales de difusión, indicaba:

AGUAS COSTERAS DE PONTEVEDRA:
VARIABLE FUERZA 2 O 3 ARRECIANDO POSTERIORMENTE A COMPONENTE OESTE 2 A 4.
MAREJADILLA. MAR DE FONDO DEL NOROESTE DE 2 METROS. LLUVIA O AGUACEROS,
OCASIONALMENTE TORMENTA. REGULAR, OCASIONALMENTE MALA.

4.3. Estudio más detallado de las condiciones de oleaje

Obtenidas del informe solicitado al CEDEX⁷ con motivo de este accidente.

“El análisis de la evolución de las alturas de ola significativa y máxima a lo largo de la derrota que siguió la E/P REBECA refleja un aumento progresivo de las alturas de ola desde la salida del puerto de Cangas hasta la entrada norte de la ría. En este recorrido las alturas de ola significativas pasaron de 0,20 m a 0,75 m y en la zona que define el acceso norte de la ría dichas alturas de ola oscilaron entre 1,0 m y 1,7 m. Una variación similar se refleja en las alturas de ola máximas que oscilaron entre 0,30 m y 1,5 m, en la zona más interior de la derrota, y entre 2,00 m y 3,00 m que se localizaron en la entrada de la ría y en el emplazamiento del suceso.

En el lugar del accidente el oleaje incidía con dirección WNW (285°).

La evolución de los periodos de pico fue similar en todos los puntos con valores que, prácticamente en toda la travesía, se mantuvieron centrados en 12 s. Los periodos medios asociados disminuyeron en el transcurso del día con magnitudes que oscilaron entre 4 y 12,0 s.

Cuando la E/P REBECA partió de su puerto base la marea comenzaba su fase decreciente y el transcurso temporal del accidente, ocurrido ente las 06:00 -10:00 horas del día 6, la marea alcanzó la cota de la bajamar de ese día. El rescate del fallecido ocurrió en la fase creciente consecutiva de la marea. El rango de la marea de ese día (diferencia entre el seno y la cresta) fue de 3.5m

Como conclusión final aplicable al accidente, destacar la importancia que para la estabilidad y gobernabilidad de las embarcaciones de pequeñas dimensiones supone el aumento de las corrientes de marea en zonas de poca profundidad y las asociadas a la rotura de las olas que, por la limitación de fondo, se produce con oleajes de fondo de poca severidad”.

4.4. La embarcación. Su idoneidad para la actividad en que era empleada.

La E/P REBECA no estaba diseñada para faenar en aguas agitadas.

El diseño de una embarcación menor tipo “planeadora” implica normalmente la ausencia de espacios estancos que permitan disponer de una reserva de flotabilidad suficiente para soportar

⁷ Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas

Vuelco y pérdida del pesquero REBECA en las inmediaciones de la entrada norte de la Ría de Vigo, el 6 de mayo de 2016, con resultado de un fallecido

la acometida de olas grandes. Además, ello se agrava por la presencia de una bañera en la que el agua se estanca sin poder salir.

En este caso, además, se dio la circunstancia de que el motor de la embarcación sufrió una parada repentina que impidió que la E/P REBECA remontara la ola de la forma más segura cortándola con su proa-amura.

4.5. La modalidad de pesca

La embarcación disponía de una licencia quinquenal con autorización de la Secretaría General de Pesca Marítima para el "Caladero Nacional Cantábrico NW artes menores".

En su Certificado de Conformidad se especificaba su clasificación como embarcación de pesca local, es decir, que podía ejercer su actividad sin alejarse de la costa más de 10 millas⁸.

Por tanto, la modalidad de pesca en que se encontraba era acorde a sus permisos y licencias. Sin embargo, el lugar en el que la E/P REBECA pretendía faenar era un lugar peligroso, cercano a bajíos y rompientes, además de estar cercano también a costa, con una mar bastante confusa provocada por los efectos del asomeramiento y reflexión del oleaje.

Cualquier problema con el motor o cualquier despiste de su patrón colocarían a la embarcación en una situación de grave riesgo.

4.6. Su equipamiento de seguridad

Según su Certificado de Conformidad, la embarcación disponía de 2 chalecos salvavidas y 2 aros salvavidas, así como 3 bengalas de mano y 3 cohetes con luz roja y paracaídas.

Según manifestaciones del tripulante superviviente, no disponían a bordo de chalecos inflables de trabajo y los chalecos salvavidas se encontraban estibados en el pañolito de proa. Ninguno de los dos tripulantes se había colocado el chaleco salvavidas.

4.7. Discusión

Al margen de las circunstancias específicas que se dieron en este accidente, de su análisis se desprende que comparte en gran medida los rasgos distintivos que se dieron en el caso del vuelco de la EAP LÁTIGO (informe CIAIM 01/2018) y de cualquier otra embarcación menor que faena en zona de rompientes o cerca de la zona intermareal aneja a costa. Resumiendo:

- 1) La embarcación se encontraba pescando en una zona de alto riesgo.
- 2) Por dimensiones y características, este tipo de embarcaciones⁹ no están preparadas para soportar el remonte de una ola de grandes dimensiones, especialmente cuando una ola así sorprende a la embarcación por su costado, ya que puede provocar la pérdida de su estabilidad transversal y el posterior vuelco, como de hecho sucedió en esta ocasión.

⁸ Artículo 4 del 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 metros de eslora (L).

⁹ Fondo plano y poco calado, con un centro de gravedad elevado respecto del volumen.

Vuelco y pérdida del pesquero REBECA en las inmediaciones de la entrada norte de la Ría de Vigo, el 6 de mayo de 2016, con resultado de un fallecido

- 3) Dada la desproporción de magnitudes, incluso si hubieran conseguido aproar con éxito la ola que se les venía encima, cabía el riesgo de que la embarcación sufriera una pérdida de estabilidad longitudinal, es decir, que hubiera volcado en el sentido proa-popa.
- 4) La principal ventaja de este tipo de embarcaciones cuando se pesca cerca de rompientes es su posibilidad de entrar y salir rápidamente en zonas de riesgo, de rompientes y bajos. Ello implica que cualquier fallo del motor aumenta las posibilidades de que la embarcación vuelque.
- 5) Aunque en este caso no parece que haya existido un problema inmediato de flotabilidad se debe afirmar que estas embarcaciones tipo "planeadora" no están preparadas para desaguar rápidamente cantidades importantes de agua en el caso de que las olas rompan encima. Ello implica que la embarcación queda con una estabilidad muy reducida.
- 6) Pese a encontrarse pescando en una zona de riesgo, ninguno de los tripulantes se había colocado un chaleco salvavidas.
- 7) Un punto importante a considerar es que, pese a llevar los chalecos salvavidas a bordo, no pudieron colocárselos por lo repentino del vuelco. Ya era tarde para recuperarlos del pañol de proa en el que probablemente estaban estibados.
- 8) Atendiendo a la naturaleza y características de la pesca que estaban efectuando hubiera sido más adecuado llevar puestos en todo momento chalecos de trabajo inflables, del tipo exigible por la normativa para los marineros que desempeñan su trabajo en cubierta a bordo de buques pesqueros.

5. CONCLUSIONES

1. El vuelco de la E/P REBECA se produjo porque se dedicó a la pesca en un lugar de alto riesgo en condiciones meteorológicas y marítimas muy desfavorables para las dimensiones y características de la embarcación.
2. El motor de la embarcación se paró cuando iba a ser abordada por una ola grande. La razón de que el motor se parara puede estar en que la hélice quedó aprisionada por la driza de los aros salvavidas u otra más improbable como que se hubiese descebado la bomba de alimentación de combustible del motor fuera borda.
3. Si bien este hecho pudo contribuir a que la embarcación volcara no es menos cierto que la embarcación se encontraba en una zona de alto riesgo. Por tanto, cualquier fallo de la propulsión del motor, por la razón que fuera, iba a colocar indefectiblemente a la embarcación en riesgo de vuelco o inundación.
4. El uso de embarcaciones tipo "planeadoras" en este tipo de pesca, intrínsecamente de alto riesgo, en atención a su menor calado, incrementa el riesgo de que se produzcan accidentes debido a su menor estabilidad y flotabilidad.
5. Dedicándose a una pesca que objetivamente era de riesgo, los tripulantes tampoco adoptaron medidas adicionales para protegerse, no importa si eran preceptivas o no, como colocarse chalecos salvavidas inflables o trajes de supervivencia en la mar.
6. Las conclusiones anteriores denotan una ausencia total de conciencia de seguridad.

Vuelco y pérdida del pesquero REBECA en las inmediaciones de la entrada norte de la Ría de Vigo, el 6 de mayo de 2016, con resultado de un fallecido

6. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

A la Federación provincial de cofradías de pescadores de Pontevedra y al Instituto Politécnico Marítimo Pesquero del Atlántico, en Vigo:

1. Que den difusión a este informe, incidiendo en concreto en los siguientes puntos:
 - a. Si no hay medios para realizar una pesca segura o esta deviene en peligrosa por modificarse las condiciones en que se comenzó, dicha pesca no se debe iniciar o se debe suspender de inmediato.
 - b. Los equipos que se usen en cualquier pesquería, y especialmente en una zona en que el riesgo se pueda materializar rápidamente, han de ser adecuados y proporcionados. En el concepto de equipos se incluyen equipos de protección colectiva e individual.
 - c. La protección colectiva más eficaz es la propia embarcación, que debería disponer de reservas de flotación suficientes y una estabilidad acentuada. Ello implica necesariamente que las "planeadoras" no sean las embarcaciones más seguras para esta modalidad de pesca.
 - d. Como protección individual para este tipo de pesquería la CIAIM considera pertinente el uso de chalecos salvavidas inflables y/o trajes de supervivencia.

A la Inspección Provincial de Trabajo y Seguridad Social de Pontevedra:

2. Que verifiquen que las evaluaciones de riesgos de las embarcaciones de este tipo de pesca y similares contemplan expresamente la caída al mar y que para mitigar dicho riesgo se exigen medidas tales como el uso permanente del chaleco salvavidas de trabajo, u otras que ofrezcan una seguridad similar.

7. LECCIONES SOBRE SEGURIDAD

Cuando se practica la captura de especies en situaciones de especial riesgo, como es el caso del percebe, los profesionales de la mar adoptan medidas especiales de autoprotección. Similares medidas se deberían adoptar por parte de cualquier otra actividad de pesca que se realice cerca o sobre rompientes y/o excesivamente cerca de costa y/o bajíos, como la pesca de lubinas, nécoras con nasas, etc.

* * *