



## INFORME CIAIM-26/2015

### Vuelco y pérdida del pesquero NUEVO VANESA en las inmediaciones de Cabo Silleiro (ría de Vigo), el 15 de mayo de 2015

#### ADVERTENCIA

Este informe ha sido elaborado por la Comisión 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 único objetivo de la CIAIM al investigar accidentes e incidentes marítimos es la prevención de futuros accidentes mediante la determinación de las causas y circunstancias que produjeron los sucesos investigados.

El presente informe no se ha escrito con intención de que tenga valor alguno en litigios ante órganos judiciales y no persigue la evaluación de responsabilidades, ni la determinación de culpabilidades.

El uso que se haga de este informe para cualquier propósito distinto al de la prevención de futuros accidentes puede conducir a conclusiones e interpretaciones erróneas.



Figura 1. Embarcación de pesca Nuevo Vanesa



Figura 2. Zona del accidente

## 1. SÍNTESIS

En la mañana del día 15 de mayo de 2015, la embarcación de pesca (E/P) NUEVO VANESA sufrió un golpe de mar mientras faenaba en las inmediaciones de Cabo Silleiro. El golpe de mar provocó el vuelco de la embarcación, arrojando a sus dos tripulantes por la borda. La embarcación quedó a la deriva y embarrancó a continuación contra los bajos de las inmediaciones, deshaciéndose literalmente contra ellos. Los tripulantes fueron rescatados por el helicóptero de salvamento (H/S) PESCA I, de la Xunta de Galicia y por la E/P ESTELA, que se hallaba faenando en las inmediaciones.

### 1.1. Investigación

La CIAIM recibió la notificación del suceso el día 18 de mayo 2015. 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 19 de noviembre de 2015 y, tras su posterior aprobación, fue publicado en enero de 2015.

\* \* \*

## 2. DATOS OBJETIVOS

Tabla 1. Datos de la embarcación

Nombre	NUEVO VANESA
Pabellón / registro	España
Identificación	Matrícula: 3 <sup>a</sup> -VI-6-1-97 Número de Identificación de Buque: 151330
Tipo	Pesquero de artes menores
Características principales	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eslora total: 7,75 m</li> <li>• Manga: 2,57 m</li> <li>• Arqueo bruto: 4,03 GT</li> <li>• Material de casco: P.R.F.V.</li> <li>• Propulsión: motor diésel de 39,98 kW</li> </ul>
Propiedad y gestión	La embarcación era propiedad del patrón
Pormenores de construcción	Construida el año 1997 en astilleros HNOS. MARTINEZ LORENZO S.L., en Sanxenxo (Pontevedra), España
Dotación mínima de seguridad	2 tripulantes

Tabla 2. Pormenores del viaje

Puertos de salida / escala / llegada	Salida de Baiona (Pontevedra), sin escalas, con llegada prevista al mismo puerto
Tipo de viaje	Pesca local
Información relativa a la carga	Capturas y aparejos
Dotación	Tres tripulantes enrolados (patrón y dos marineros), aunque en el momento del accidente había dos personas a bordo (patrón y marinero). Disponían de los títulos y certificados de especialidad obligatorios en vigor.
Documentación	El pesquero estaba correctamente despachado y disponía de los certificados exigibles en vigor

Tabla 3. Información relativa al suceso

Tipo de suceso	Vuelco y embarrancada
Fecha y hora	15 de mayo de 2015, 08:10 hora local
Localización	42° 06,8' N; 008° 53,6' W
Operaciones del buque y tramo del viaje	Faenando, virando el arte
Lugar a bordo	No aplicable

## INFORME CIAIM-26/2015

Vuelco y pérdida del pesquero NUEVO VANESA en las inmediaciones de Cabo Silleiro (ría de Vigo), el 15 de mayo de 2015

Daños sufridos en el buque	Perdida total
Heridos / desaparecidos / fallecidos a bordo	No
Contaminación	No
Otros daños externos al buque	No
Otros daños personales	No

**Tabla 4. Condiciones marítimas y meteorológicas**

Viento	Beaufort fuerza 4 (11 a 16 nudos) del NE
Estado de la mar	Mar de fondo del NW con altura significativa de oleaje de unos 3 m
Visibilidad	Buena
Marea	Prácticamente en la bajamar

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

Organismos intervinientes	Servicio 112 de emergencias de Galicia SASEMAR Guardacostas de la Junta de Galicia Armada Española
Medios utilizados	<ul style="list-style-type: none"><li>• H/S PESCA I, de la Junta de Galicia</li><li>• Pesqueros de la zona</li><li>• E/S SALVAMAR MIRACH, de SASEMAR</li><li>• Buque hidrográfico TOFIÑO, de la Armada Española</li></ul>
Rapidez de la intervención	Inmediata tras recibir comunicación telefónica de una persona que avistó a la embarcación volcada desde tierra y avisó al servicio 112 de emergencias.
Medidas adoptadas	Movilización de helicóptero y embarcaciones. Comunicación con pesqueros de la zona.
Resultados obtenidos	Rescate de los tripulantes ilesos.

## 2.1. Medios de salvamento a bordo

### 2.1.1. Según el Certificado de Conformidad

La embarcación disponía del Certificado de Conformidad en vigor, con fecha de 11 de noviembre de 2010, válido hasta noviembre de 2015 y con las autocertificaciones anuales presentadas. En él figuraban dos tripulantes como tripulación mínima de seguridad.

Según el Certificado de Conformidad la embarcación disponía de:

- 1 Balsa salvavidas con capacidad para cuatro personas.
- 4 Chalecos salvavidas del tipo de abandono/trabajo.
- 4 Chalecos de otro tipo
- 2 Aros salvavidas provistos de rabiza y luz

No figura la ubicación a bordo de estos elementos.

### **2.1.2. Según el Plan de Prevención de Riesgos laborales**

La gestión de la prevención de riesgos laborales, se realizaba a través de un servicio mancomunado de gestión que realizaba la empresa Mar Seguro de Galicia.

Según el Plan de Prevención de Riesgos Laborales efectuado por esa misma empresa, basado en una evaluación inicial de fecha del 3 de noviembre de 2014, los medios de salvamento de los que disponía la embarcación, eran:

- 1 Balsa salvavidas de contenedor con capacidad para cuatro personas, sin zafa y estaba ubicada en la toldilla.
- 3 Chalecos de abandono, situados en el pañol de proa.
- 2 Chalecos de trabajo, situados en el pañol de proa.
- 2 Aros salvavidas, uno de ellos con luz y rabiza.

### **2.1.3. Declaraciones sobre medios de salvamento a bordo**

Según el Informe de Emergencias de SASEMAR, antes del rescate se avistó una persona en el agua sin chaleco.

Un tripulante manifestó llevar puesto el chaleco de trabajo, que se quitó tras caer al agua al resultarle incómodo sobre la ropa de agua. Además, describió este chaleco de trabajo como compuesto por elementos rellenos de material rígido con flotabilidad, descripción que no se corresponde con los chalecos de trabajo auto inflables, sino con los de abandono.

Según declaraciones de los tripulantes, la balsa estaba situada en el espejo de popa, pero ignoraban el método o dispositivo que la mantenía fija en este lugar. En las imágenes existentes del siniestro se observa la balsa trincada en el espejo de popa, que ni los golpes contra las rocas que destrozaron la embarcación fueron capaces de destrincar (véase Figura 4).

\* \* \*

### 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. Ruta seguida por la embarcación el día del accidente

El día 15 de mayo de 2015 a las 04:00 horas, la E/P NUEVO VANESA salió del puerto de Baiona (Pontevedra) con dos tripulantes a bordo en dirección a sus caladeros de pesca habituales en las proximidades de cabo Silleiro, a la entrada del canal Sur de la ría de Vigo (véase Figura 3).

Era el último día de trabajo, antes del comienzo de la veda decretada por la Xunta de Galicia, mediante resolución de 4 de mayo de 2015 por la que se aprueba el Plan experimental para la gestión del pulpo (*Octopus Vulgaris*) con nasa, para la campaña 2015/16.

Después de recoger algunas caceas<sup>1</sup> de nasas en las proximidades de Punta Salgueira, las acercó al puerto de Baiona largándolas en las proximidades de Punta do Boi. Luego se dirigió a las cercanías de Cabo Silleiro donde tenía largadas otras dos caceas. Una vez allí, la tripulación comenzó a virar las nasas con ayuda del halador. Viraron una cacea de unas 60 nasas y la estibarón comenzando por popa y de babor a estribor hasta una altura de 1,50 m aproximadamente, según su costumbre.

<sup>1</sup> En este informe, andana o palangre de nasas: agrupación de nasas unidas por sus respectivas brazoladas o vientos a un cabo madre.

## INFORME CIAIM-26/2015

Vuelco y pérdida del pesquero NUEVO VANESA en las inmediaciones de Cabo Silleiro (ría de Vigo), el 15 de mayo de 2015

---

Ambos tripulantes se ocupaban del virado del arte, tarea que el patrón simultaneaba con el gobierno de la embarcación.

Después de meter a bordo la primera cacea, comenzaron a virar la segunda cacea. A las 08:00 horas, cuando faltaban unas 3 o 4 nasas por virar, ocurrió el accidente.

Según declaraciones del patrón, a las 08:00 horas, cuando le faltaban 3 o 4 nasas para terminar de virar la segunda cacea, vio cómo se formaba una ola por la amura de estribor de la embarcación. Esta ola comenzaba a coger altura por instantes. Intentó maniobrar para recibir la ola por la proa, pero no le dio tiempo y la ola, que había tomado una altura importante, impactó en la embarcación provocando una gran escora y el posterior vuelco.

Antes de que la embarcación volcara completamente, los tripulantes fueron arrojados al agua por la borda y la embarcación quedó a la deriva y sin control.

Una patrulla de vigilantes de la cofradía de pescadores de Baiona se encontraba realizando una ronda por tierra en las inmediaciones. En un momento dado, divisaron a los dos tripulantes de la E/P NUEVO VANESA en el agua y avisaron al servicio 112 de emergencias, que dio aviso a SASEMAR. Intentaron ayudar a los naufragos, pero el estado de la mar y las características de la zona (con abundancia de rocas) hizo imposible el rescate desde tierra.

SASEMAR coordinó un dispositivo de búsqueda y rescate en el que participaron el H/S PESCA I y medios marítimos de SASEMAR, la Armada Española y pesqueros de la zona.

El patrón nadó hasta la embarcación y se mantuvo un tiempo sobre su quilla. Luego, se lanzó al mar de donde fue rescatado por el H/S PESCA I. El marinero se mantuvo a flote agarrado a unas boyas del aparejo de la embarcación y fue rescatado por la E/P ESTELA, que se encontraba faenando en las inmediaciones y que participaba en el dispositivo de búsqueda.

La embarcación a la deriva fue arrojada contra las rocas por las olas, golpeándola repetidamente y produciéndole averías que hicieron que su armador la considerara irrecuperable.

\* \* \*

## 4. ANÁLISIS

### 4.1. Vuelco de la embarcación

Según las declaraciones de los tripulantes, con posterioridad al accidente la embarcación estuvo quilla al sol. En las imágenes disponibles no existen indicios de que fuera así, puesto que la caseta de gobierno se encuentra intacta, los aros salvavidas en su lugar e incluso las antenas parecen no haber sufrido demasiado (ver Figura 4, con un fotograma de un video del accidente de esta embarcación publicado en el medio digital [www.TeleMariñas.com](http://www.TeleMariñas.com)). No obstante, las declaraciones de los vigilantes de la Cofradía corroboran que la embarcación sí estuvo quilla al sol.

De lo anterior se desprende que la embarcación, una vez volcada, perdió su carga de nasas y a continuación se adrizó. La caseta de la embarcación no llegó a golpearse con el fondo, pues según se aprecia en la Figura 4, aparece intacta e incluso los utensilios que hay sobre la caseta no sufrieron desperfectos. Eso implica que la embarcación volcó y se adrizó en una zona con profundidad superior a la altura de la caseta, más de 2 metros.



Figura 4. Fotografía de la embarcación después del accidente

### 4.2. Gobierno de la embarcación y simultaneo con otras tareas

La operación de largado y virado de las nasas se realiza en el hábitat de las especies objetivo, en este caso el pulpo. En Galicia estos lugares son fundamentalmente las zonas donde abundan las rocas y los fondos rocosos, sin perjuicio que ocasionalmente se larguen las nasas en fondos



limpios. En estas zonas suelen producirse rompientes y olas que puntualmente pueden ser anormalmente altas por efecto de la disminución de profundidad. Así mismo las olas pueden cambiar de dirección, puesto que en estas zonas tienen lugar diferentes fenómenos costeros (reflexión, refracción, difracción e interferencia). El gobierno de la embarcación, en estos casos, exige un nivel de atención y cautela extraordinarios.

El gobierno de la embarcación debe efectuarlo el patrón, que es la persona con los conocimientos técnicos necesarios para llevar a cabo esta tarea.

Por tanto, es de fundamental importancia una vigilancia del estado de la mar para poder maniobrar en caso necesario, y una capacidad de respuesta inmediata. Esta vigilancia no se puede distraer con otras actividades.

La E/P NUEVO VANESA disponía en el exterior de repetidores del control del timón y del motor, justo al lado del halador. El patrón manejaba el halador y los controles de gobierno de la embarcación al mismo tiempo. Su atención tenía que estar dividida entre las dos tareas que estaba realizando. Véase Figura 5, en la que se muestra la disposición de los mandos exteriores en la E/P NUEVO VANESA.

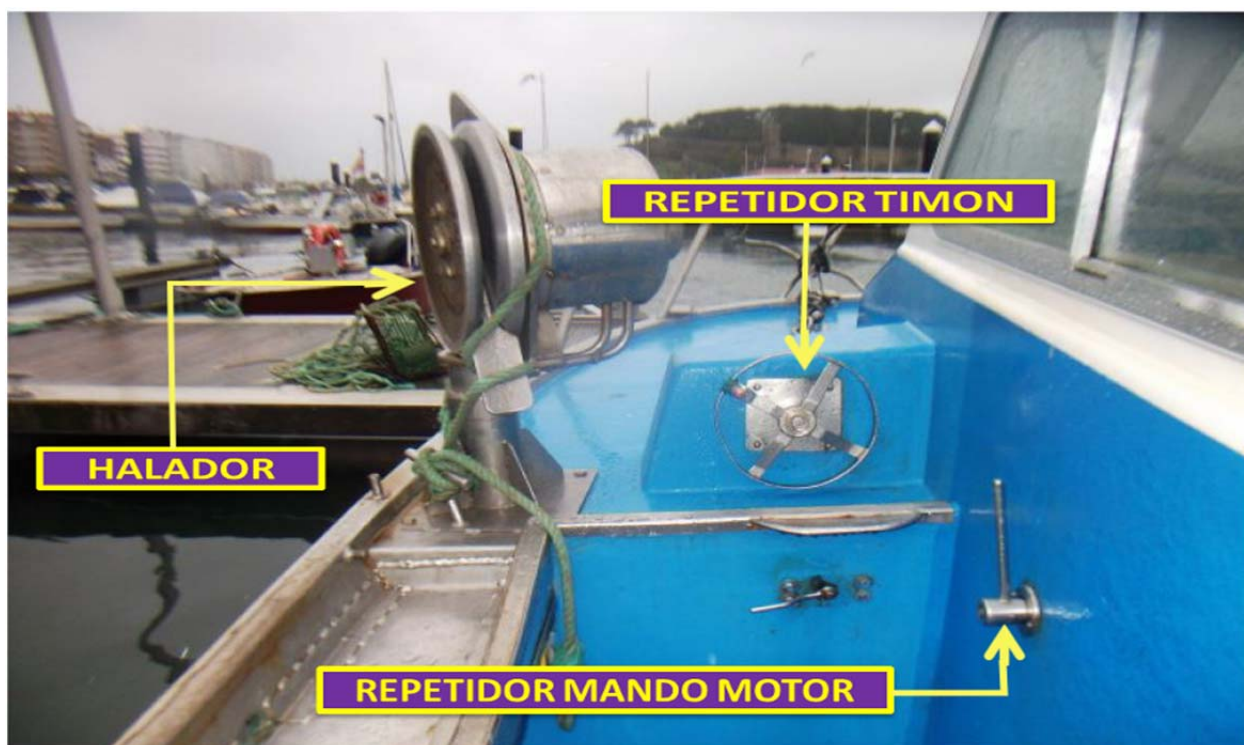


Figura 5. Disposición de los mandos exteriores

La operación de virado de las nasas se lleva a cabo con ayuda del halador, con el motor en marcha, dando máquina si es necesario, para facilitar la tarea.

En este tipo de embarcaciones, el halador está situado a la altura de la caseta de gobierno, generalmente en el costado de babor. Suele ser de tipo hidráulico y lo maneja el patrón, que

debe estar pendiente de los mandos del halador y de cuando llega una nasa, desenredar el aparejo y retirar la nasa para entregarla al marinero que procede a su vaciado. Durante esta operación pueden producirse enganches en el fondo, o con otros aparejos (nasas, artes de enmalle, palangre etc.). De producirse esta circunstancia, es preciso realizar diversas operaciones para zafar el enganche; esto requiere la atención de los dos tripulantes y conlleva otros riesgos asociados.

Las operaciones de zafado de un enganche están sujetas al buen criterio del patrón. Durante estas operaciones no son descartables la rotura de un cabo, el atrapamiento del manipulador del halador (por cabos, aparejos, anzuelos etc.), las caídas al mismo nivel o al agua, los sobreesfuerzos o la zozobra de la embarcación.

### 4.3. El Plan de Prevención de Riesgos Laborales

El Plan de Prevención de Riesgos Laborales de la E/P NUEVO VANESA (el Plan, en lo sucesivo) era claramente insuficiente a la hora de abordar los riesgos de las actividades que se desarrollaban en la embarcación. A modo de ejemplo, sin pretender efectuar un análisis completo de la evaluación realizada, se va a estudiar el virado de las nasas.

#### 4.3.1. Procesos reducidos a tareas aisladas

El Plan clasifica las actividades de la embarcación como:

- Actividades generales
- Faenas de pesca.

Estas últimas se definen en el Plan de la siguiente forma<sup>2</sup>: *“La otra actividad contemplada, recibe el nombre de FAENAS DE PESCA, y refleja todos los trabajos realizados a bordo relacionados con las distintas artes con las que trabaja esta embarcación [...] Las tareas contempladas en el trabajo con nasas son: Cebado y estiba de las nasas, Navegación a la zona de pesca, Largado de las nasas, Halado de las nasas, Vaciado de las nasas y Descarga en puerto.”*

El Plan define el halado de las nasas como una tarea simple y la considera individualmente, sin interacción alguna con las demás tareas. Sin embargo, a juicio de la CIAIM, el halado o virado de las nasas constituye una fase que forma parte del proceso de la pesca y que consta de varias tareas en las que se ven involucradas varias personas que ocupan distintos puestos de trabajo (patrón y marinero en el caso que nos ocupa) y que pueden realizarse simultáneamente algunas de ellas o con poca separación temporal entre una y otra. Por ejemplo, durante la fase de virado de las nasas se realizan fundamentalmente las siguientes tareas:

1. El gobierno de la embarcación.
2. El virado propiamente dicho, por medio del halador.
3. El vaciado de la nasa.
4. El cebado de las nasas (si fuera necesario).
5. La estiba del arte, incluyendo las nasas, aclarándolo para un lance posterior.

---

<sup>2</sup> Literalmente tomado del Plan de Prevención de Riesgos Laborales

Por tanto, el proceso es más complejo que la tarea en sí, a la vez que se interrelacionan varias tareas entre sí aumentando la complejidad del trabajo.

Esta complejidad, con sus riesgos asociados, no fue tenida en cuenta en el Plan, siendo deseable que así hubiera sido mediante la inclusión de unos procedimientos que los hubieran contemplado, al tiempo que identificaran la dotación de una serie de equipos de protección individual de cuya asignación a los tripulantes también carecía dicho Plan.

#### 4.3.2. Falta de correspondencia del Plan con la realidad.

Según el Plan la balsa salvavidas de contenedor estaba situada en la toldilla. Sin embargo, según se puede comprobar en la Figura 4, parece encontrarse fijada al espejo de popa de la embarcación.

#### 4.4. Dotación de seguridad y dotación de servicio.

En el momento del accidente la tripulación estaba formada por dos personas. Existen indicios que inducen a pensar que esta era la dotación habitual de la embarcación, a pesar de que en el rol de navegación figuraban tres personas enroladas.

##### 4.4.1. Dotación de seguridad

En el Certificado de Conformidad figuran dos personas como tripulación mínima de seguridad. Esta tripulación es fijada de acuerdo con los criterios prescritos en el Real Decreto 963/2013, de 5 de diciembre, por el que se fijan las tripulaciones mínimas de seguridad de los buques de pesca y auxiliares de pesca y se regula el procedimiento para su asignación y que, en su Art. 4.30., define: *«Tripulación mínima de seguridad»: Es el conjunto de oficiales y subalternos, además del capitán o patrón, con indicación de su número y atribuciones, que precisa el buque de pesca o embarcación de pesca según su arqueo, eslora, potencia, actividad y tipo de navegación, para realizar con seguridad las guardias de mar, fondeos y maniobras, así como para poder dar una respuesta adecuada a las situaciones de emergencia<sup>3</sup>».*

Por tanto, la Autoridad Marítima (la Dirección General de la Marina Mercante), estableció la dotación mínima de seguridad que figura en el certificado citado atendiendo a la seguridad de la navegación del buque, no a la organización del trabajo a bordo.

##### 4.4.2. Dotación de servicio

La Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, establece:

- En el Art. 4, Definiciones:

*“7.º Se entenderá como «condición de trabajo» cualquier característica del mismo que pueda tener una influencia significativa en la generación de riesgos para la seguridad y*

---

<sup>3</sup> Los subrayados son intencionados de la CIAIM.

*la salud del trabajador. Quedan específicamente incluidas en esta definición: [...] d) Todas aquellas otras características del trabajo, incluidas las relativas a su organización y ordenación, que influyan en la magnitud de los riesgos a que esté expuesto el trabajador.”*

- En el Art. 14, Derecho a la protección frente a los riesgos laborales:

*“1. Los trabajadores tienen derecho a una protección eficaz en materia de seguridad y salud en el trabajo. El citado derecho supone la existencia de un correlativo deber del empresario de protección de los trabajadores frente a los riesgos laborales [...]*

*2. En cumplimiento del deber de protección, el empresario deberá garantizar la seguridad y la salud de los trabajadores a su servicio en todos los aspectos relacionados con el trabajo. A estos efectos, en el marco de sus responsabilidades, el empresario realizará la prevención de los riesgos laborales mediante la integración de la actividad preventiva en la empresa y la adopción de cuantas medidas sean necesarias para la protección de la seguridad y la salud de los trabajadores [...]*

*3. El empresario deberá cumplir las obligaciones establecidas en la normativa sobre prevención de riesgos laborales [...]*”

- En el Art. 15, Principios de la acción preventiva:

*“1. El empresario aplicará las medidas que integran el deber general de prevención previsto en el artículo anterior, con arreglo a los siguientes principios generales: (...) g) Planificar la prevención, buscando un conjunto coherente que integre en ella la técnica, la organización del trabajo, las condiciones de trabajo, las relaciones sociales y la influencia de los factores ambientales en el trabajo.”*

- En el Art. 16, Plan de prevención de riesgos laborales, evaluación de los riesgos y planificación de la actividad preventiva:

*“2. Los instrumentos esenciales para la gestión y aplicación del plan de prevención de riesgos, que podrán ser llevados a cabo por fases de forma programada, son la evaluación de riesgos laborales y la planificación de la actividad preventiva a que se refieren los párrafos siguientes:*

*a) El empresario deberá realizar una evaluación inicial de los riesgos para la seguridad y salud de los trabajadores, teniendo en cuenta, con carácter general, la naturaleza de la actividad, las características de los puestos de trabajo existentes y de los trabajadores que deban desempeñarlos. Igual evaluación deberá hacerse con ocasión de la elección de los equipos de trabajo, de las sustancias o preparados químicos y del acondicionamiento de los lugares de trabajo. La evaluación inicial tendrá en cuenta aquellas otras actuaciones que deban desarrollarse de conformidad con lo dispuesto en la normativa sobre protección de riesgos específicos y actividades de especial peligrosidad. La evaluación será actualizada cuando cambien las condiciones de trabajo y, en todo caso, se someterá a consideración y se revisará, si fuera necesario, con ocasión de los daños para la salud que se hayan producido.*

[...]

*b) Si los resultados de la evaluación prevista en el párrafo a) pusieran de manifiesto situaciones de riesgo, el empresario realizará aquellas actividades preventivas necesarias para eliminar o reducir y controlar tales riesgos. Dichas actividades serán objeto de planificación por el empresario, incluyendo para cada actividad preventiva el plazo para llevarla a cabo, la designación de responsables y los recursos humanos y materiales necesarios para su ejecución. ”*

De lo anterior se colige que la dotación necesaria para el servicio normal, habitual, de la embarcación es responsabilidad del armador y debe basarse en la realización de una evaluación de riesgos, que dicha evaluación será actualizada cuando cambien las condiciones de trabajo<sup>4</sup> y que la planificación de la actividad preventiva contemplará los recursos humanos y materiales necesarios para su ejecución. Todo ello sin perjuicio de lo establecido en el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo, en su forma enmendada.

En el Plan no figuraba indicación alguna del número mínimo de tripulantes necesario para realizar el proceso de pesca al que se dedicaba la embarcación.

#### **4.5. La balsa salvavidas y los aros salvavidas**

El buque estaba dotado de una balsa salvavidas sin zafa hidrostática, con capacidad para cuatro personas.

La balsa se encontraba en un lugar inaccesible en las condiciones en que se encontraba la embarcación cuando ocurrió el accidente, que suelen ser las normales cuando el barco sale a la mar.

La efectividad de la balsa salvavidas en la zona de poco fondo en que se encontraba la embarcación y en las circunstancias en que se produjo el accidente puede ser opinable. No obstante, es preciso recordar que la embarcación también navegaba por fondos mayores y que en los momentos posteriores al accidente hubiera constituido un medio más de salvamento.

La balsa salvavidas se encontraba sujeta en el espejo de popa. Si las 120 nasas<sup>5</sup> que la embarcación tenía a bordo estaban estibadas según la costumbre en estos casos<sup>6</sup>, hubiera sido imposible acceder a la balsa salvavidas.

Véase la Figura 6 , en la que se muestra una fotografía tomada a una embarcación similar a la E/P NUEVO VANESA, sobre la que se han indicado las posiciones que ocupan los tripulantes cuando faenan y la posición de la balsa. Dicho emplazamiento no era aceptable, al encontrarse totalmente separado de los tripulantes y ser imposible su acceso por las nasas estibadas en cubierta, según la disposición habitual de trabajo de la embarcación.

---

<sup>4</sup> Como sería el cambio de arte o de pesquería.

<sup>5</sup> Número aproximado.

<sup>6</sup> Los indicios disponibles indican que fue así.



Figura 6. Embarcación similar a la E/P NUEVO VANESA, cargada de nasas

Los aros salvavidas presumiblemente se hallaban trincados. La embarcación pasó de estar adrizada a escorarse hasta perder por completo el par adrizante y quedar quilla al sol, para recuperar otra vez su adrizamiento. En este movimiento los aros salvavidas no se movieron de su emplazamiento, véase Figura 4.

#### 4.6. El rescate

Según declaraciones, una patrulla de vigilantes de la cofradía de pescadores de Baiona se encontraba haciendo una ronda por tierra y observaron la embarcación volcada y a sus tripulantes en el agua. Comunicaron el accidente por teléfono al servicio 112 de Emergencias, que a su vez alertó a SASEMAR. La respuesta fue inmediata.

El Centro de Coordinación de Salvamento (CCS) de Vigo coordinó un dispositivo de búsqueda en el que participaron pesqueros de la zona y diversos medios marítimos y aéreos de SASEMAR, de Guardacostas de Galicia y de la Armada Española, entre ellos la E/S SALVAMAR MIRACH y el buque hidrográfico TOFIÑO. La E/P ESTELA, que se encontraba faenando en las inmediaciones, rescató a uno de los tripulantes y el helicóptero de salvamento H/S PESCA I rescató al otro, aproximadamente 15 minutos después de haberse dado la voz de alarma.

Los dos tripulantes se encontraban en el agua, sin chaleco salvavidas, y uno de ellos agarrado a una boya de las utilizadas para balizar.

\* \* \*

## 5. CONCLUSIONES

El accidente se produjo por el vuelco provocado por el oleaje rompiente, que abordó a la embarcación por su amura de estribor.

La zona en que se encontraba faenando la E/P NUEVO VANESA, favorece la formación repentina de olas que pueden cambiar de dirección, por lo que es imprescindible extremar la vigilancia del estado de la mar, vigilancia que no fue efectiva en este caso.

El no detectar a tiempo el aumento de la altura de las olas, y no haber una rápida respuesta por parte del patrón en la maniobra de la embarcación contribuyó a que el vuelco fuera tan rápido y grave.

Estas circunstancias revelan que la dotación que iba a bordo de la E/P NUEVA VANESA era insuficiente para la actividad desarrollada en una zona complicada.

La evaluación de riesgos no reflejaba la realidad del escenario en que los tripulantes de la E/P NUEVA VANESA iban a desarrollar su trabajo en cuanto al número de tripulantes que serían necesarios para desempeñarlo con seguridad.

Los elementos de seguridad (chalecos, balsa y aros salvavidas) no pudieron ser utilizados porque su emplazamiento no era el correcto o estaban incorrectamente estibados.

## 6. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

Al Servicio de Prevención mancomunado Mar Seguro de Galicia:

1. Que realice las evaluaciones analizando las tareas a realizar por cada persona que ocupa un puesto de trabajo concreto, evitando las generalidades.

A las autoridades laborales:

1. Que estudien la posibilidad de establecer o dar orientaciones para determinar una tripulación mínima de servicio, que en número adecuado pueda realizar todas las tareas que demanda la actividad pesquera, de acuerdo con las características de las zonas en que trabajen, época del año, pesquerías, modalidad de arte, etc.
2. Que intensifiquen las campañas de inspección para analizar las evaluaciones de riesgos laborales efectuadas en las embarcaciones de pesca, para conocer la conformidad e idoneidad de las mismas respecto del tipo de embarcación, arte, pesquería, número de tripulantes, elementos de seguridad y de protección utilizados y su emplazamiento, etc.
3. Intencionadamente separado del anterior, que establezcan campañas de inspección de las embarcaciones pesqueras para conocer la conformidad e idoneidad de los planes de prevención de riesgos laborales aprobados respecto de las evaluaciones efectuadas, así como del grado de cumplimiento por el armador y los tripulantes de lo contenido en el

plan de prevención aprobado para la embarcación, o del grado de implantación del mismo, caso de que el plan sea conforme e idóneo.

## 7. LECCIONES SOBRE SEGURIDAD

Los patrones de pesca y pescadores en general deben ser conscientes:

1. Del riesgo de faenar en zona de rompientes y deben adoptar procedimientos para realizar la actividad pesquera con un número de tripulantes adecuado, en función no sólo de la dotación mínima de seguridad sino también del arte utilizado, de la pesquería, del estado de la mar, de la época del año, etc.
2. De utilizar los medios de seguridad correctamente evitando especialmente trincar y fijar aros y balsas salvavidas.
3. Se debe evitar cambiar el emplazamiento aprobado de los elementos de seguridad de la embarcación en general, y de los medios de salvamento en particular. Caso de que se considere necesario cambiar la ubicación de cualquier elemento de seguridad se deben asesorar sobre el lugar adecuado y recabar de la Autoridad Marítima su conformidad.

\* \* \*