



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-01/2021

Incendio y hundimiento del pesquero EL CAMPANERO a 5 millas de la costa Málaga, el 27 de junio de 2019

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. Pesquero EL CAMPANERO



Figura 2. Lugar del accidente

1. SÍNTESIS

El día 27 de junio de 2019 la embarcación de pesca (E/P) EL CAMPANERO salió del puerto de Caleta de Vélez (Málaga) sobre las 06:00 horas con 4 tripulantes a bordo. Al cabo de 50 minutos de navegación, el patrón, que iba en el puente, advirtió una súbita aceleración del motor propulsor, que a continuación se paró. El patrón salió de la caseta por el acceso situado en popa advirtiendo mucho humo saliendo de la exhaustación del motor situada en el guardacalor de estribor. El patrón dio la alarma al resto de la tripulación, que se encontraba en la habitación, y acto seguido comenzaron las labores de localización y extinción del incendio. El incendio avanzó rápidamente y la tripulación tuvo que abandonar el pesquero en la balsa salvavidas, sin recoger la radiobaliza o pedir socorro por VHF. El patrón de un pesquero que se encontraba en las proximidades informó a SASEMAR del avistamiento del incendio a bordo del pesquero EL CAMPANERO, a las 06:58 horas. Un segundo pesquero de la zona recuperó a los cuatro tripulantes de la balsa salvavidas. El 27 de junio de 2019 a las 09:31 horas, la embarcación de salvamento (E/S) SALVAMAR EL PUNTAL informó del hundimiento del pesquero EL CAMPANERO.

1.1. Investigación

La CIAIM recibió la notificación del suceso el día 27 de junio de 2019. 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 28 de enero de 2021 y, tras su posterior aprobación, fue publicado en marzo de 2021.

2. DATOS OBJETIVOS

DATOS DEL BUQUE / EMBARCACIÓN	
Nombre	EL CAMPANERO
Pabellón / registro	España / Vélez Málaga
Identificación	Matrícula: 3ª-MA-5-3-99 Número de identificación de buque: 197893
Tipo	Pesquero de arrastre, de pesca local
Características principales	Eslora total: 17,85 m Eslora entre perpendiculares: 14,98 m Manga: 4,56 m Arqueo bruto: 40,60 GT Material de casco: P.R.F.V (Plástico Reforzado con Fibra de Vidrio) Propulsión: motor diésel IVECO, modelo C13 ENT M50.120, tarado a 104 CV (76,5 kW)
Propiedad y gestión	La embarcación era propiedad de un empresario individual
Sociedad de clasificación	No clasificada
Pormenores de construcción	Construida en el año 1999 por Astilleros ASFIBE S.A. en Benicarló (Castelló)
Dotación mínima de seguridad	3 tripulantes: patrón, mecánico y marinero
PORMENORES DEL VIAJE	
Puertos de salida / llegada	Salida de Caleta de Vélez (Málaga) y llegada prevista al mismo puerto
Tipo de viaje	Pesca local
Información relativa a la carga	Sin carga
Dotación	La tripulación del buque constaba de cuatro miembros: un patrón - mecánico y tres marineros. Todos ellos contaban con las titulaciones profesionales exigibles
Documentación	El pesquero estaba correctamente despachado y disponía de los certificados exigibles en vigor
INFORMACIÓN RELATIVA AL SUCESO	
Tipo de suceso	Incendio
Fecha y hora	27 de junio de 2019, 06:58 hora local
Localización	36° 40'N, 004° 10,17'W
Operaciones del buque	Navegación hacia caladero
Lugar a bordo	Guardacalor de estribor
Daños sufridos en el buque	Hundimiento de la embarcación
Fallecidos / desaparecidos / heridos a bordo	No
Contaminación	No se detectó
Otros daños externos al buque	No
Otros daños personales	No
CONDICIONES MARÍTIMAS Y METEOROLÓGICAS	
Viento	Viento del W de 9 nudos, fuerza Beaufort 3
Estado de la mar	Marejadilla
Visibilidad	Buena
INTERVENCIÓN DE AUTORIDADES EN TIERRA Y REACCIÓN DE SERVICIOS DE EMERGENCIA	
Organismos intervinientes	Centro de Coordinación de Salvamento de Tarifa (CCS Tarifa) Centro de Coordinación de Salvamento de Almería (CCS Almería) Centro de Comunicaciones Radiomarítimas de Las Palmas (CCR Las Palmas) Servicio Marítimo de la Guardia Civil
Medios utilizados	Buque de salvamento (B/S) CLARA CAMPOAMOR (SASEMAR) E/S SALVAMAR EL PUNTAL (SASEMAR) Helicóptero de salvamento (H/S) HELIMER 206 Patrullera RÍO TER (Guardia Civil)
Rapidez de la intervención	Inmediata
Medidas adoptadas	Movilización de embarcaciones. Comunicación con pesqueros de la zona
Resultados obtenidos	Rescate de los tripulantes ilesos

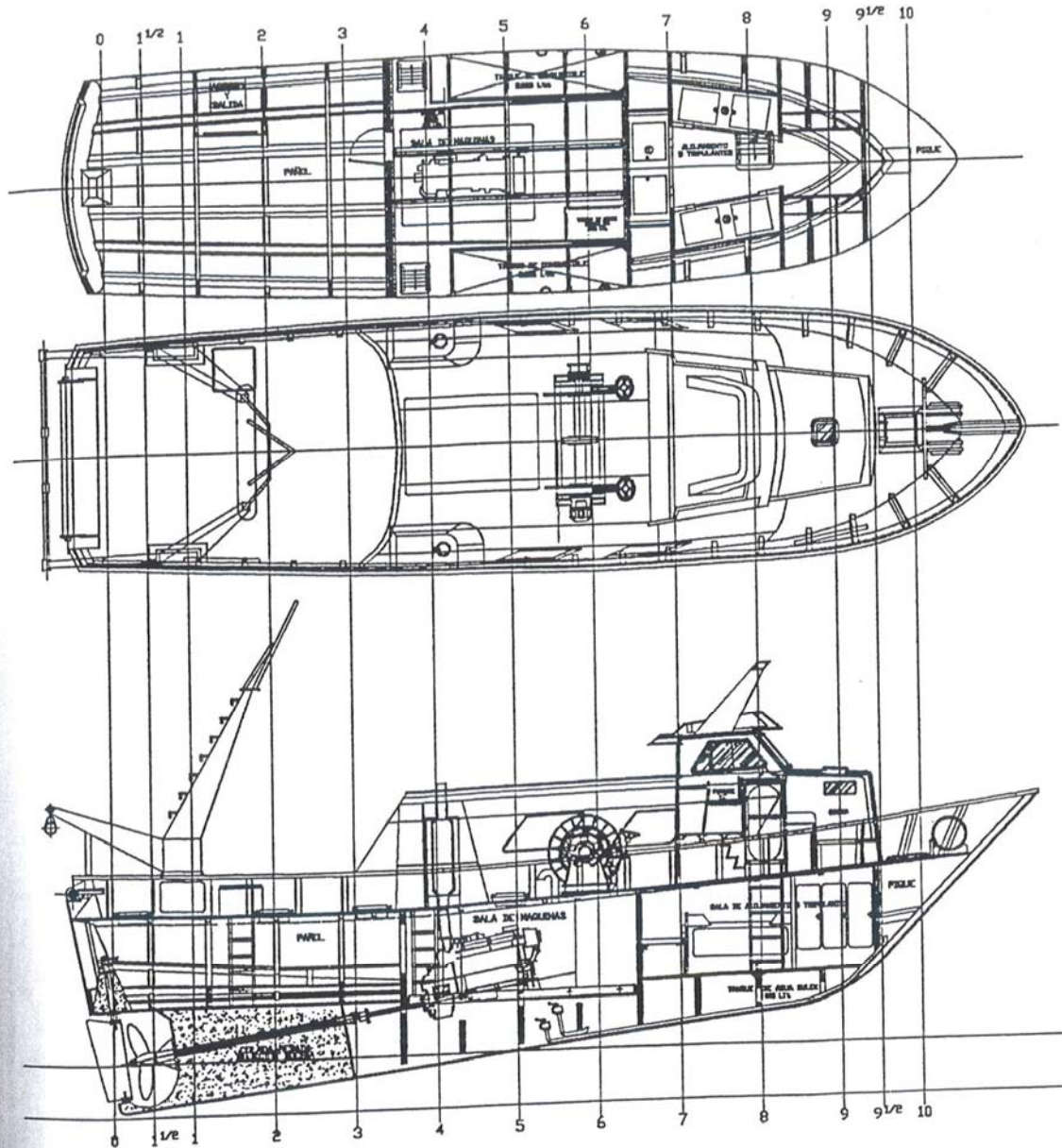


Figura 3. Plano de disposición general

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.

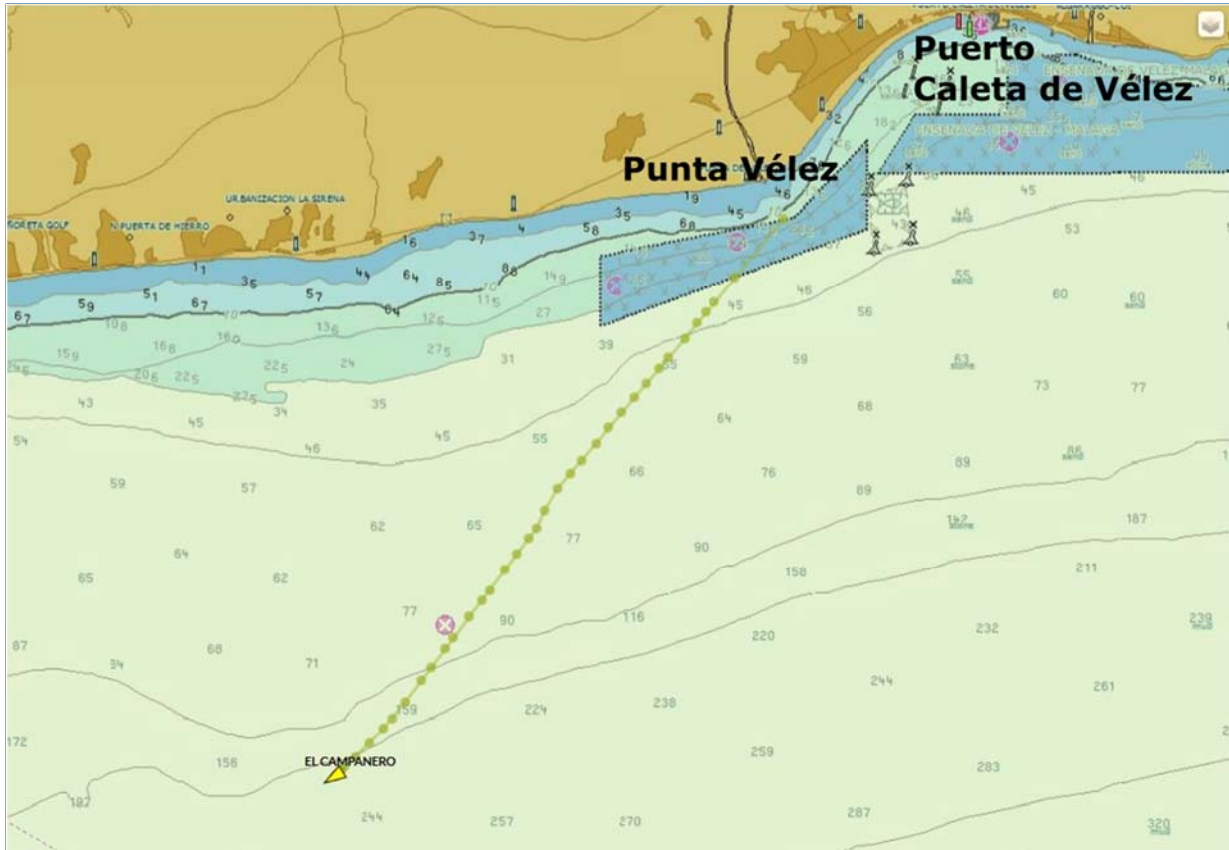


Figura 4. Trayectoria de El Campanero hasta su punto de hundimiento

El día 27 de junio de 2019 a las 06:00 horas, la E/P EL CAMPANERO salió del puerto de Caleta de Vélez con cuatro tripulantes a bordo en dirección suroeste, hacia su caladero de pesca habitual frente a la costa de Málaga (ver Figura 4). Al cabo de una hora navegando a una velocidad de 10 nudos, el patrón, que se encontraba en el puente de gobierno, advirtió una súbita aceleración de las revoluciones del motor, y a continuación se produjo la parada del mismo. Este incidente provocó que el patrón saliera del puente por el acceso situado a popa, lo que le permitió avistar una columna de humo que salía del guardacalor de estribor. A continuación, el patrón alertó a los tres marineros que se encontraban en la habitación y dio la orden a dos de ellos de desplegar la balsa salvavidas mientras que él junto con otro marinero intentaron sofocar el incendio desde cubierta mediante un extintor estibado en el puente. Ante la ineficacia de esta maniobra, el patrón se dirigió a la cámara de máquinas a través de la habitación (ruta 1 en la Figura 5). Existe otro acceso a la cámara de máquinas desde cubierta (ruta 2 en la Figura 5), que fue el utilizado por un marinero para recoger uno de los extintores estibados en cámara de máquinas.

El patrón cogió el extintor disponible en la habitación y continuó avanzando hasta la cámara de máquinas, donde observó pedazos de fibra ardiendo cayendo desde el guardacalor sobre el motor auxiliar apagado. El patrón descargó el extintor en la dirección de la procedencia del incendio, sin resultados satisfactorios. Seguidamente, el patrón se hizo con el tercer extintor de a bordo, estibado en la cámara de máquinas, y se dirigió hacia cubierta, donde se unió a los esfuerzos de extinción del resto de la tripulación que estaba intentando sofocar el incendio con agua almacenada en bidones situados en cubierta. Estas acciones fueron insuficientes para sofocar el fuego.

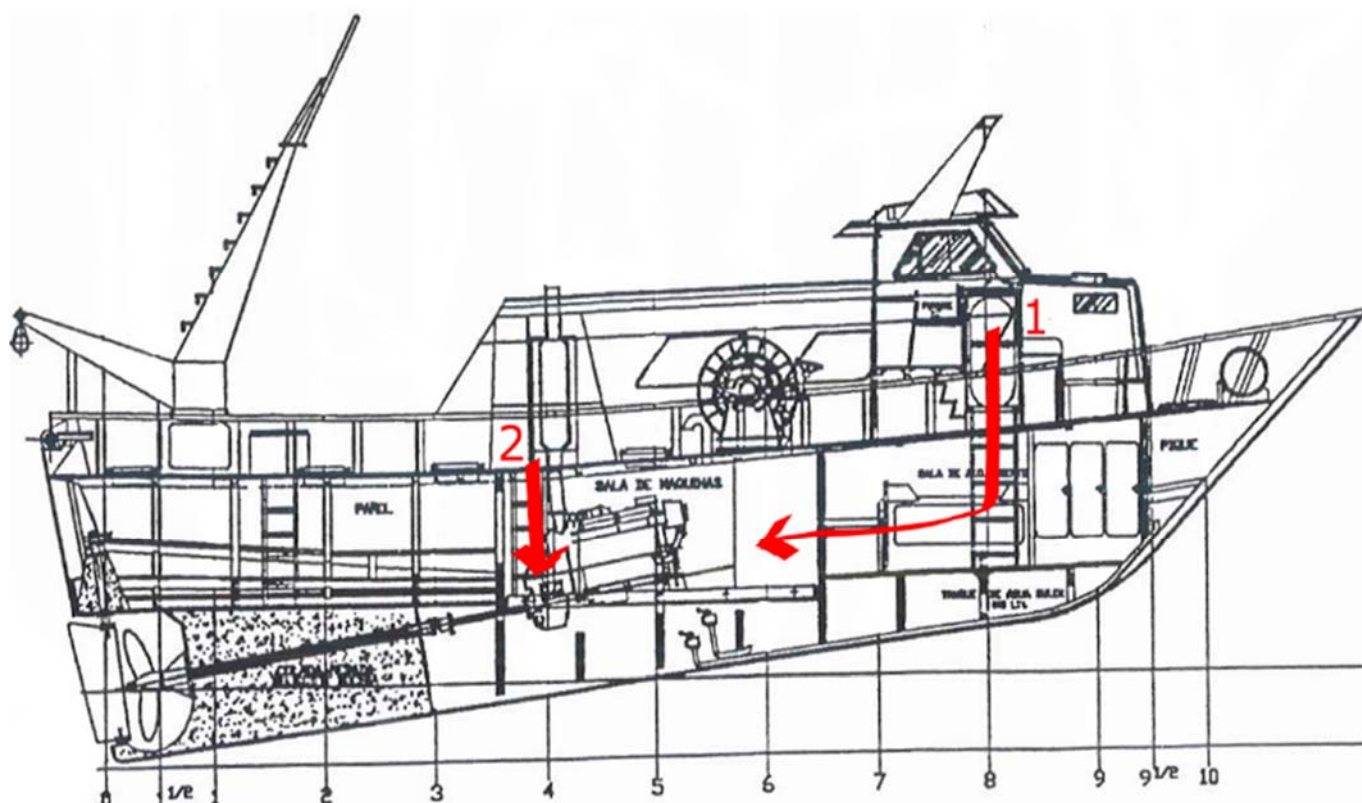


Figura 5. Accesos a cámara de máquinas

- (1) Ruta 1 seguida por el patrón
(2) Ruta 2 seguida por el marinero

Ante el rápido avance del incendio, la tripulación abandonó la embarcación en la balsa salvavidas desplegada al comienzo de la emergencia, sin tiempo para recoger la radiobaliza o realizar una llamada de socorro.

A las 06:58 horas el pesquero BOQUE¹ notificó por radio al CCR Las Palmas que veía una embarcación ardiendo y se dirigía a su posición. El CCR Las Palmas lo comunicó al CCS Tarifa.

A las 07:05 el pesquero BOQUE comunicó que se trataba del pesquero EL CAMPANERO, y que posiblemente su tripulación estaba en el agua. El CCS Tarifa movilizó la E/S SALVAMAR EL PUNTAL y el H/S HELIMER 206.

A las 07:15 horas, el pesquero EL AVANTE CLARO, cuyo propietario era familiar del patrón de la E/S EL CAMPANERO, comunicó que había rescatado la tripulación de EL CAMPANERO en la posición de latitud 36° 38,52' N y longitud 004° 10,97' W. Acto seguido el CCS Tarifa desactivó el H/S HELIMER 206.

A las 08:00 horas, la E/S SALVAMAR EL PUNTAL notificó que el incendio había destrozado la obra muerta del pesquero y que procedía a sofocar el incendio con los medios disponibles a bordo.

A las 08:20 horas, la E/S SALVAMAR EL PUNTAL junto con la patrullera RIO TER y una embarcación neumática de la Guardia Civil continuaban con los esfuerzos de extinción del fuego a bordo del pesquero EL CAMPANERO.

La E/P EL CAMPANERO finalmente se hundió a las 09:31 horas, en la posición de latitud 36° 37,9' N y longitud 004° 12,53' W, a unos 220 m de profundidad.

El CCS Tarifa solicitó la movilización del B/S CLARA CAMPOAMOR para continuar con las labores de limpieza en la zona del hundimiento e inspección visual de posible riesgo de contaminación.

¹ Según figura en el informe de emergencias de SASEMAR. No hay ningún pesquero con ese nombre en el censo de flota pesquera operativa, por lo que debe referirse a un pesquero con otro nombre.



Figura 6. Labores de extinción de incendios en el pesquero EL CAMPANERO

4. ANÁLISIS

Al haberse perdido el pesquero, no se han podido determinar las causas del incendio.

4.1. Detección del incendio

La detección se produjo de forma visual, puesto que en el guardacalor no había detector de incendios. El efecto del ventilador de extracción situado en el guardacalor habría favorecido la salida del humo hacia el exterior.

Declaraciones del patrón apuntan a que existía un detector de incendios en la cámara de máquinas que podría no haberse activado debido a que estaba fuera de la trayectoria inicial del humo. El guardacalor donde aparentemente se inició el fuego no disponía de dispositivo detector. La normativa contraincendios no exige expresamente instalar detectores de incendios en el guardacalor, ni es habitual la instalación de detectores en este espacio.

4.2. Localización y origen del incendio

La localización del incendio de acuerdo con las declaraciones del patrón fue el guardacalor. Por tanto, probablemente el incendio se inició, bien en el propio guardacalor, bien en la sala de máquinas y no fue detectado hasta que las llamas y el humo afloraron por el guardacalor.

En el guardacalor la principal fuente de calor es la tubería de exhaustación del motor principal. En cámaras de máquinas, la causa más probable del incendio es una fuga de combustible proyectada sobre partes calientes del motor.

No se ha podido establecer una hipótesis sólida sobre el origen del incendio.

4.3. Extinción del incendio

Los medios de extinción utilizados a bordo fueron los cinco extintores portátiles de polvo seco que se descargaron en la cámara de máquinas y en cubierta hacia el guardacalor.

La embarcación contaba con medios fijos de extinción: una bomba contraincendios de accionamiento independiente, cuya utilización fue descartada porque el motor auxiliar estaba situado debajo del guardacalor hacia donde caían restos de fibra desprendidos como consecuencia del incendio.

4.4. Comunicación de la emergencia y rescate de los tripulantes

Los datos AIS de la E/P EL CAMPANERO muestran que hasta las 6:51 horas navegaba con una velocidad de 10 nudos, que pasó a 2,9 nudos a las 6:52 horas y 1 nudo o menos a partir de las 6:54 horas. Se concluye que la parada del motor se produjo entre las 6:51 y las 6:52 horas, y a partir de ese momento el pesquero fue perdiendo arrancada progresivamente. El patrón de la E/P EL CAMPANERO no comunicó por radio a SASEMAR la emergencia.

A las 6:57 horas, el pesquero EL AVANTE CLARO, puso rumbo hacia la posición de la embarcación incendiada. De acuerdo con los registros del AIS de la E/P EL AVANTE CLARO, en ese momento se encontraba aproximadamente a 1,8 millas de distancia. El patrón de la E/P EL AVANTE CLARO tampoco comunicó la situación de riesgo a los servicios de emergencia.

A las 6:58 horas el pesquero BOQUE comunicó por radio el avistamiento de una embarcación incendiada, y que se dirigía a su posición. Se encontraba aproximadamente a 1,4 millas de distancia.

A las 7:09 horas la E/P EL AVANTE CLARO llegaba a las inmediaciones del pesquero incendiado y, a las 7:15 horas, comunicaba a SASEMAR que los cuatro tripulantes de la E/P EL CAMPANERO se encontraban a bordo.

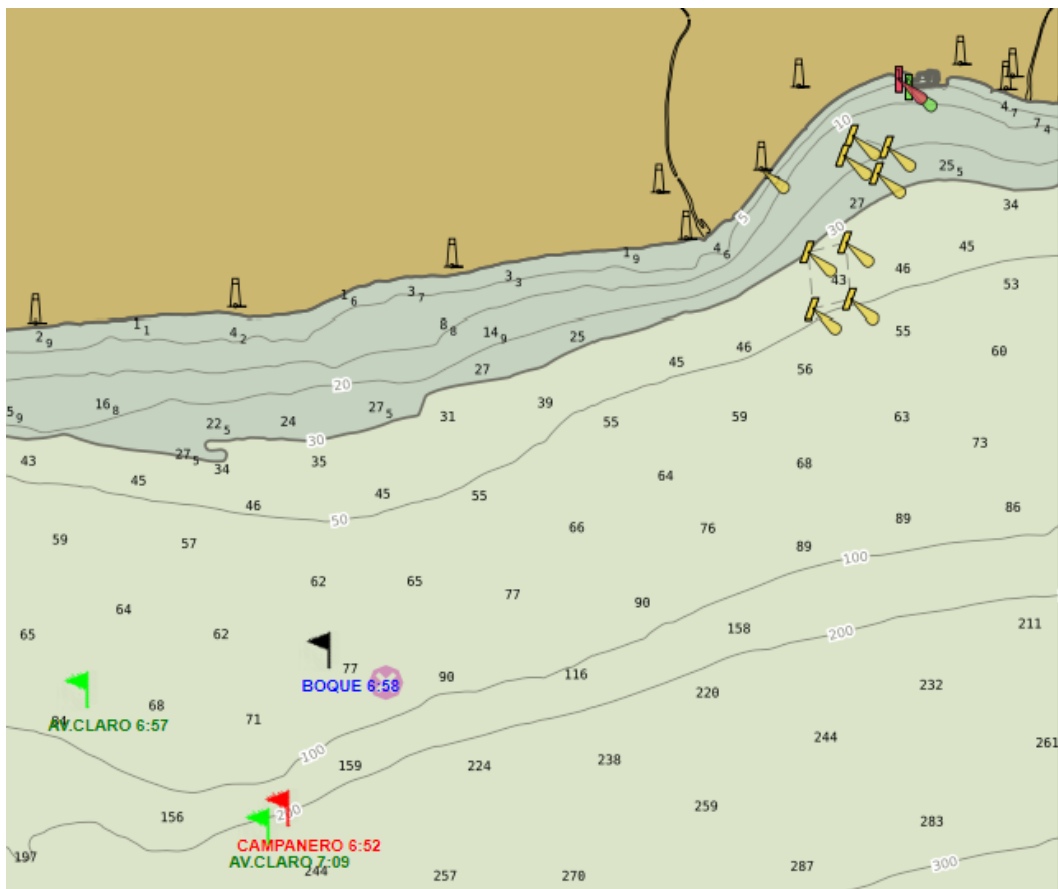


Figura 7. Posición de los pesqueros BOQUE, EL AVANTE CLARO y EL CAMPANERO (carta náutica: Instituto Hidrográfico de la Marina)

5. CONCLUSIONES

La embarcación no ha podido recuperarse por lo que no se han podido determinar las causas del incendio.

6. RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD

No se han formulado recomendaciones de seguridad