



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-19/2022

Incendio a bordo del pesquero NUEVO ALBOR a 9 millas al SE de Santa Pola
(Alicante), el 26 de marzo de 2021

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. B/P¹ NUEVO ALBOR

Figura 2. Lugar del accidente

1. SÍNTESIS

El día 26 de marzo de 2021 a las 14:25 horas, el B/P NUEVO ALBOR, con 3 tripulantes a bordo, se encontraba arrastrando cuando se activó la alarma acústica y sonora contra incendios situada en el puente, que alertaba de un incendio en cámara de máquinas. Los tripulantes observaron que salía gran cantidad de humo de la misma. Tras avisar a salvamento marítimo cerraron todas las aberturas de la cámara de máquinas y activaron el sistema fijo de extinción de incendios por agua, consiguiendo sofocar el fuego al cabo de unos minutos.

El pesquero, con sus propios medios y con ayuda de otro barco de la compañía, consiguió llegar al puerto de Santa Pola donde a las 19:30 horas, quedó atracado con seguridad.

1.1. Investigación

La CIAIM recibió la notificación del suceso el día 26 de marzo de 2021. El mismo día el suceso fue calificado provisionalmente como "accidente 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 15 de junio de 2022 y, tras su posterior aprobación, fue publicado en septiembre de 2022.

¹ Buque de Pesca

2. DATOS OBJETIVOS

DATOS DEL BUQUE / EMBARCACIÓN	
Nombre	NUEVO ALBOR
Pabellón / registro	España /Alicante
Identificación	Matrícula 3ª-AT-3-1-00 NIB: 211792 / MMSI: 224007640/ Distintivo de llamada:EB4961.
Tipo	Pesca local arrastre por popa
Características principales	Eslora total: 20,30 m Eslora (L): 16,51 m Manga: 5,35 m Arqueo bruto: 55,28 GT/17,02 TRB Material de casco: P.R.F.V Propulsión: motor diésel GUASCOR modelo FB240TSP15, de 58,82 kW ²
Propiedad y gestión	El pesquero era propiedad de la empresa ROSETAMAR PESCADOS CAMPELLO S.L.
Sociedad de clasificación	No clasificada
Pormenores de construcción	Construida el año 2000 por Astilleros de Pesca S.L. Castellón.
Dotación mínima de seguridad	3 tripulantes
PORMENORES DEL VIAJE	
Puertos de salida / llegada	Salida de Santa Pola (Alicante) y llegada prevista al mismo puerto
Tipo de viaje	Pesca local arrastre
Información relativa a la carga	Artes de pesca y combustible
Dotación	Tres tripulantes: 1 patrón, 1 mecánico, 1 marinero.
Documentación	El pesquero disponía de una resolución de despacho emitida en fecha 11/03/2021 y validez 15/05/2021 para 4 personas.
INFORMACIÓN RELATIVA AL SUCESO	
Tipo de suceso	Incendio
Fecha y hora	26 de marzo de 2021, 14:25 hora local
Localización	38° 05,08'N, 000° 25,75'W
Operaciones del buque	Arrastrando
Lugar a bordo	Cámara de máquinas
Daños sufridos en el buque	Daños en la cámara de máquinas y en sus equipos
Fallecidos / desaparecidos / heridos a bordo	No
Contaminación	No
Otros daños externos al buque	No
Otros daños personales	No
CONDICIONES MARÍTIMAS Y METEOROLÓGICAS	
Viento	Viento del SW, fuerza 2 a 4 en la escala de Beaufort.
Estado de la mar	Marejadilla
Visibilidad	Buena
INTERVENCIÓN DE AUTORIDADES EN TIERRA Y REACCIÓN DE SERVICIOS DE EMERGENCIA	
Organismos intervinientes	SASEMAR Centro de Comunicaciones Radiomarítimas (CCR) de Valencia
Medios utilizados	Embarcación de salvamento (E/S) SALVAMAR MIRFAK Helicóptero de Salvamento (H/S) HELIMER 206 Pesqueros de la zona
Rapidez de la intervención	Inmediata
Medidas adoptadas	Movilización preventiva de medios al recibir la comunicación de la emergencia. Comunicación con pesqueros de la zona. Seguimiento del pesquero remolcado durante el tránsito a puerto.
Resultados obtenidos	El pesquero quedó atracado de forma segura en el puerto.

² Aunque este valor figura en el Certificado de Conformidad, no es posible operar este pesquero de arrastre con tan poca potencia propulsora. Según el catálogo del fabricante del motor, éste puede desarrollar entre 478 y 662 kW.

2.1. Otros datos

Disposición general del B/P NUEVO ALBOR.

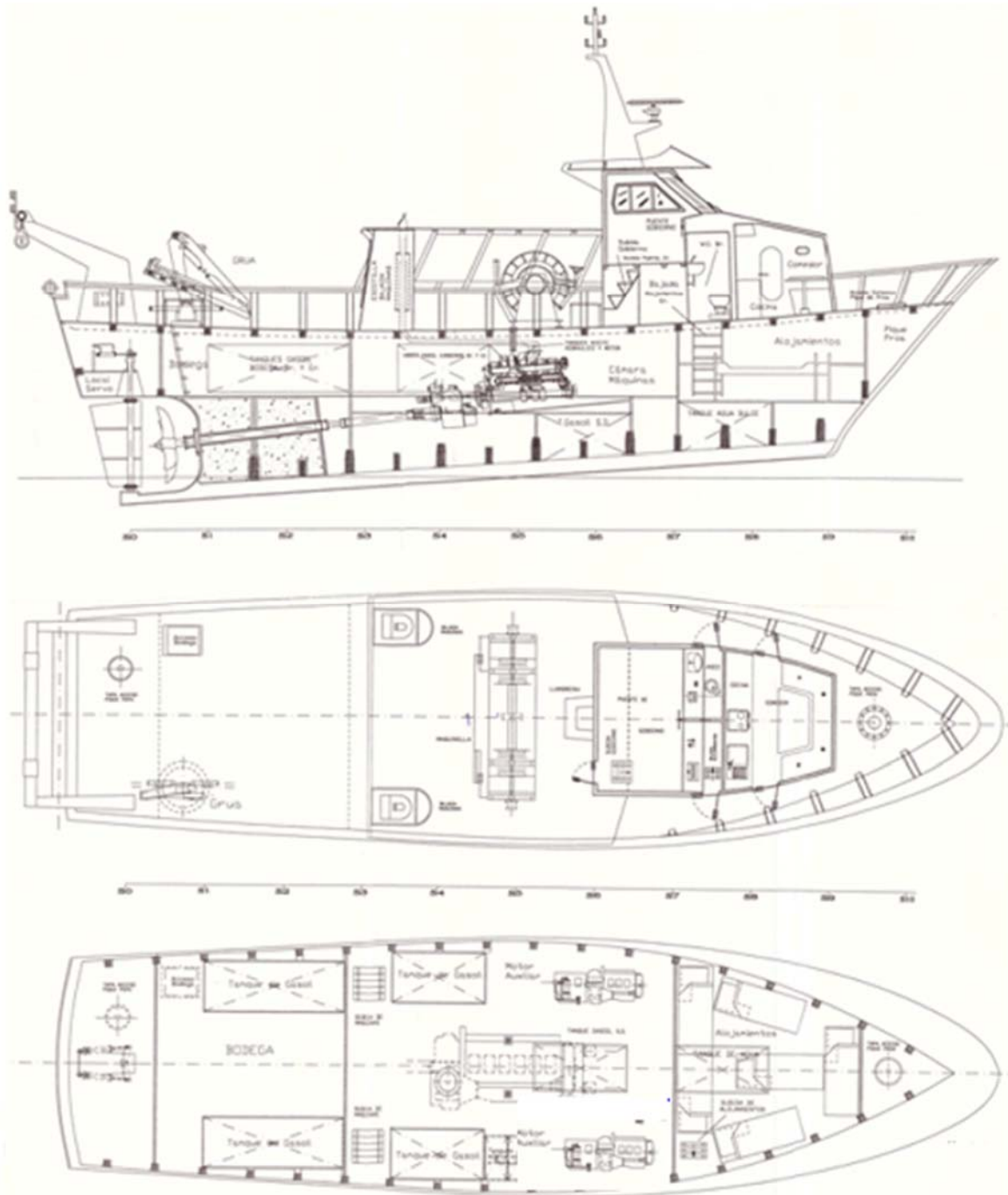


Figura 3. Disposición general del B/P NUEVO ALBOR

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.

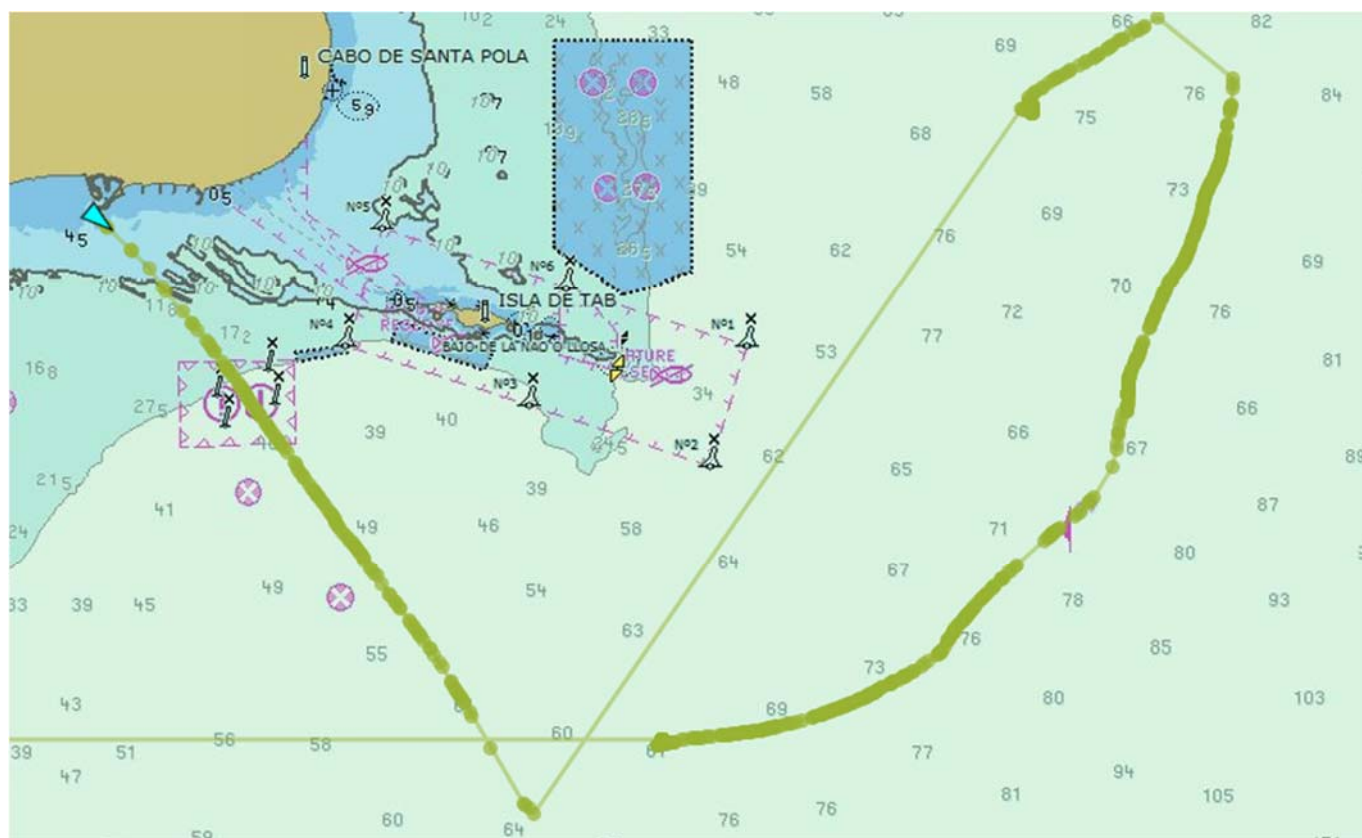


Figura 4. Zona del accidente y trayectoria seguida por el pesquero

El día 26 de marzo de 2021 a las 05:00 horas, el B/P NUEVO ALBOR partió del puerto de Santa Pola hacia el caladero, con tres tripulantes a bordo, un patrón, un mecánico y un marinero.

A las 14:25 horas, el patrón se encontraba en el puente, el mecánico en la cocina y el marinero en cubierta. Estaban a punto de terminar un lance de arrastre, cuando se activó la alarma contra incendios acústica y sonora en el puente. Inmediatamente observaron que salía humo de la cámara de máquinas.

A las 14:30 horas, el patrón estableció comunicación con el CCR Valencia para avisarles de que tenían un incendio a bordo y que se encontraban en la posición $38^{\circ} 05,08 \text{ N } 000^{\circ} 25,75 \text{ W}$, a unas 9 millas al SE de Santa Pola. Se movilizó al H/S HELIMER 206.

El mecánico se dirigió a la máquina, pero la gran cantidad de humo procedente de su interior hacía imposible su acceso, por lo que se dirigió a un pañol situado en la cubierta principal, para accionar la bomba contra incendios de accionamiento eléctrico mediante baterías, que alimentaba el sistema fijo contra incendios por medio de aspersores de agua.

SASEMAR indicó al patrón que cerraran todas las ventilaciones y accesos a la sala de máquinas, que reunieran a la tripulación y que estuvieran preparados para un posible abandono. Una patrullera de la Guardia Civil y pesqueros que se encontraban en la zona acudieron en su auxilio. Poco después de que cerraran las ventilaciones y accesos a la sala de máquinas, el motor se paró.

A las 14:35 horas el CCR Valencia emitió un MAYDAY RELAY y se movilizó a la E/S SALVAMAR MIRFAK.

A las 14:42 horas el humo había disminuido y no se observaban llamas.

El patrón indicó al mecánico que fuera a la cámara de máquinas para ver lo que había pasado. El mecánico bajó y al cabo de unos minutos volvió a subir al puente e informó al patrón que gran parte del cableado estaba quemado y también sufría quemaduras el polín de madera donde se anclaba la maquinilla del arte de pesca.

El patrón sugirió al armador que mandara un barco por si tenía que recoger el arte que se encontraba en el agua. El mecánico después de varios intentos pudo arrancar el motor principal y virar el arte. Observó que había pérdidas

de agua dulce de refrigeración y aceite. Según sus declaraciones, “los niveles de gasoil perdían, pero en seguida cerré la llave y corté la fuga”³.

A las 15:23 horas, el H/S HELIMER 206 informó que los tripulantes no requerían evacuación.

A las 15:55 horas se canceló el MAYDAY RELAY.

El B/P NUEVO ALBOR navegó hacia su puerto base alternando la navegación por sus propios medios con el remolque proporcionado por el B/P DAVID Y FRANCISCO, perteneciente a la misma empresa, para evitar el calentamiento excesivo del motor propulsor. Alrededor de las 19:30 horas, el pesquero quedó atracado sin necesidad de asistencia en Santa Pola.

4. ANÁLISIS



Figura 5. Zona de la cámara de máquinas donde se aplicó el aerosol

A lo largo de la jornada, antes de que se produjera el incendio, el cable de control de revoluciones del motor propulsor del pesquero había ofrecido resistencia a su accionamiento. Dicho cable se encontraba en el costado de estribor del motor debajo de la turbosoplante (Figura 5). Durante la mañana, el mecánico bajó a la cámara de máquinas y aplicó un producto lubricante multi uso en spray (WD-40) sobre las partes del cable que rozaban, quedando de esta manera solucionado el problema.

En la ficha de seguridad del aerosol utilizado como lubricante, conforme al Reglamento (CE) Nr. 1907/2006, Anexo II, se indica que es un producto extremadamente inflamable, que se debe mantener alejado del calor, de superficies calientes, de chispas de llamas abiertas y de cualquier otra fuente de ignición. También se indica que se debe utilizar únicamente en exteriores o en un lugar bien ventilado, ya que, sin una ventilación adecuada, pueden formarse mezclas explosivas.

Como recomendaciones generales del producto se añade que no debe ser utilizado sobre superficies calientes, evitando el calor en la proximidad de llamas y fuentes de ignición. No debiendo exponerse a temperaturas superiores a 50°C, al ser el punto de inflamación de dicho aerosol de 47°C (concentrados líquidos).

El aerosol se aplicó en las proximidades de la turbosoplante (Figura 5). La temperatura que se alcanza en dicha zona es muy superior al punto de inflamación de dicho aerosol, 47°C, por lo que no se puede descartar que tras la aplicación del aerosol una parte del mismo cayera sobre una superficie caliente y diera lugar al incendio.

Tras el incendio la cámara de máquinas del pesquero quedó bastante dañada apreciándose daños por fuego y humo en toda ella. El motor pudo ser arrancado

³ A la vista de la disposición de los tanques de gasoil, hay que entender que el jefe de máquinas detectó que bajaba el nivel de combustible de alguno de los dos tanques almacén de la cámara de máquinas, y que solucionó el problema cerrando las válvulas seccionadoras que intercomunicaban los tanques. El tanque de servicio diario, situado en el doble fondo bajo la cámara de máquinas, no resultó afectado por lo que el motor pudo funcionar tras extinguir el incendio.

nuevamente, aunque perdía agua dulce de refrigeración, aceite y gasoil.

Los daños observados en la cámara de máquinas son compatibles con un incendio originado según la hipótesis anterior.

4.1. Extinción del incendio.

El primer tripulante en percatarse del incendio fue el patrón que se encontraba en el puente debido a la activación de la alarma contraincendios situada en uno de sus paneles. Inmediatamente observaron que salía una gran cantidad de humo por los accesos y diversas aberturas que se encontraban abiertas durante la navegación.

SASEMAR al ser informado del accidente, indicó al patrón que aislaran la cámara de máquinas cerrando todas las aberturas para sofocar el incendio por falta de oxígeno. Seguidamente activaron el sistema fijo por agua de extinción de incendios instalados en la misma, dándolo por sofocado al cabo de unos 15 minutos. El sistema está compuesto por una bomba eléctrica, ubicada en un pañol sobre la cubierta principal, que se alimenta por medio de baterías ubicadas también en dicho compartimento. La bomba aspira agua de mar, que es pulverizada en el interior de la cámara de máquinas por medio de rociadores. (Figura 7).



Figura 6. Sistema de detección de incendios de cámara de máquinas



Figura 7. Sistema de extinción de incendios de la cámara de máquinas.

En la ficha de datos de seguridad del aerosol, se refleja que el agua pulverizada es uno de los mecanismos idóneos a utilizar en la extinción de incendios provocado por dicho agente.

Debido al uso de dicho sistema fijo y al cierre de las ventilaciones, el fuego no alcanzó la intensidad suficiente y no se produjo la ignición de la resina de la estructura del buque. No fue necesario el uso de los extintores, quedando el fuego confinado en la cámara de máquinas.

4.2. Medidas adoptadas tras el incendio

El pesquero pudo dirigirse a puerto por sus propios medios tras conseguir arrancar el motor propulsor, asistido puntualmente por otro pesquero de la misma empresa. Este proceder no se considera seguro, pues el motor propulsor estaba dañado, y posiblemente otros sistemas de la cámara de máquinas funcionaban mal o estaban inoperativos, con el riesgo de que se pudiera declarar otro incendio. Hubiera sido más seguro solicitar un remolque comercial y no arrancar el motor propulsor.

Una vez en puerto, el pesquero fue reparado, reemplazando todos los elementos que habían resultado dañados a consecuencia del incendio y se procedió a la limpieza de la cámara de máquinas, quedando de nuevo operativo.

5. CONCLUSIONES

Tras analizar toda la información recibida, la CIAIM considera que la causa del incendio en el interior de la cámara de máquinas, pudo ser el uso inadecuado de un producto lubricante que fue pulverizado sobre ciertas zonas del cable de control de las revoluciones del motor y que, con posterioridad, una parte de dicho producto cayó sobre un elemento caliente del motor.

6. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

A ROSETAMAR PESCADOS CAMPELLO S.L, empresa armadora del B/P NUEVO ALBOR:

1. Que instruya a sus trabajadores de la importancia de leer las precauciones de seguridad de los productos antes de su utilización.
2. Que instruya a su tripulación a hacer uso de los servicios de remolque para evitar el uso de un motor propulsor dañado, que puede resultar peligroso tanto para la tripulación como para el buque.