



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-09/2021

Incendio del buque de pesca TÍO ANTONIO a 10 millas al este de Oropesa (Castellón) el 19 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. TÍO ANTONIO.



Figura 2. Lugar del accidente.

1. SÍNTESIS

El día 19 de junio de 2019 la embarcación de pesca (E/P) TÍO ANTONIO salió del puerto de Peñíscola (Castellón) con tres tripulantes a bordo y con destino hacia su caladero habitual de pesca.

Una vez en el caladero, después de largar el primer lance y mientras se encontraban en arrastre, el patrón observó cómo empezaba a salir humo desde el compartimento de baterías situado bajo el puente.

Tras intentar sin éxito sofocar el incendio por sus propios medios, decidieron dar la señal de alarma y abandonar el buque en las balsas salvavidas.

Minutos más tarde el pesquero BLAI recogió a los naufragos y los llevó al puerto de Peñíscola. La E/P TIO ANTONIO ardió por completo y se hundió.

1.1. Investigación

La CIAIM recibió la notificación del suceso el día 19 de junio 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 31 de marzo de 2021 y, tras su posterior aprobación, fue publicado en abril de 2021.

2. DATOS OBJETIVOS

| DATOS DEL BUQUE | |
|---|---|
| Nombre | TÍO ANTONIO |
| Pabellón / registro | España / Peñíscola |
| Identificación | Matrícula: 3ª-CP-3-2-04 Señal distintiva: EA2669 MMSI: 224128230 |
| Tipo | Buque de pesca local al arrastre. |
| Características principales | Eslora total: 18,110 m Eslora entre perpendiculares: 14,770 m Manga: 4,560 m Puntal: 2,620 m Arqueo bruto: 33,949 GT, 19,61 TRB. Material del casco: Plástico reforzado con fibra de vidrio (PRFV). Propulsión: Una hélice de palas fijas acoplada con reductor. Motor: Un motor diésel Caterpillar C18 TA-1F de 533kW, tarado a 81,62 kW. |
| Propiedad y gestión | Empresa Tío Antonio, S.L., con sede en Peñíscola. |
| Sociedad de clasificación | No clasificada. |
| Pormenores de construcción | Construida el año 2004 por el astillero Asfibe S.A. en Benicarló (Castellón). |
| Dotación mínima de seguridad | Tres tripulantes: Un patrón-mecánico, un segundo patrón y un segundo mecánico. |
| PORMENORES DEL VIAJE | |
| Puertos de salida / llegada | Salida y llegada prevista del puerto de Peñíscola |
| Tipo de viaje | Pesca local |
| Información relativa a la carga | Artes de pesca. Sin capturas |
| Dotación | Tres tripulantes Un patrón, un segundo patrón y un segundo-mecánico |
| Documentación | No se han encontrado deficiencias relacionadas con el accidente |
| INFORMACIÓN RELATIVA AL SUCESO | |
| Tipo de suceso | Incendio |
| Fecha y hora | 19 de junio de 2019, 09:45 hora local |
| Localización | 40° 04,59' N, 000° 21,00' E, a 10 millas al Este de Oropesa |
| Operaciones del buque | Faenando |
| Lugar a bordo | Espacio de baterías |
| Daños sufridos en el buque | Pérdida total |
| Heridos / desaparecidos a bordo | Ninguno |
| Contaminación | La procedente del incendio y hundimiento. No se detectó contaminación de las aguas |
| Otros daños externos al buque | No |
| Otros daños personales | No |
| CONDICIONES MARÍTIMAS Y METEOROLÓGICAS | |
| Viento | Flojo del noreste, velocidad de 7 nudos a 12 nudos (fuerza Beaufort 3) |
| Estado de la mar | Marejadilla, altura significativa de ola de 0,10 m a 0,50 m (grado Douglas 2) |
| Visibilidad | Buena, superior a 10 km |
| INTERVENCIÓN DE AUTORIDADES EN TIERRA Y REACCIÓN DE SERVICIOS DE EMERGENCIA | |
| Organismos intervinientes | Capitanía marítima de Castellón Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR) Guardia Civil de Peñíscola Cofradía de Pescadores de Peñíscola |
| Medios utilizados | Embarcación de salvamento (E/S) SALVAMAR SABIK Helicóptero de rescate (H/S) HELIMER 201 Embarcaciones de pesca L'ARMOS y BLAI |
| Rapidez de la intervención | Inmediata, tras recibir el aviso del incendio |
| Medidas adoptadas | Movilización de medios de rescate |
| Resultados obtenidos | Rescate de los naufragos |

2.1. Disposición general

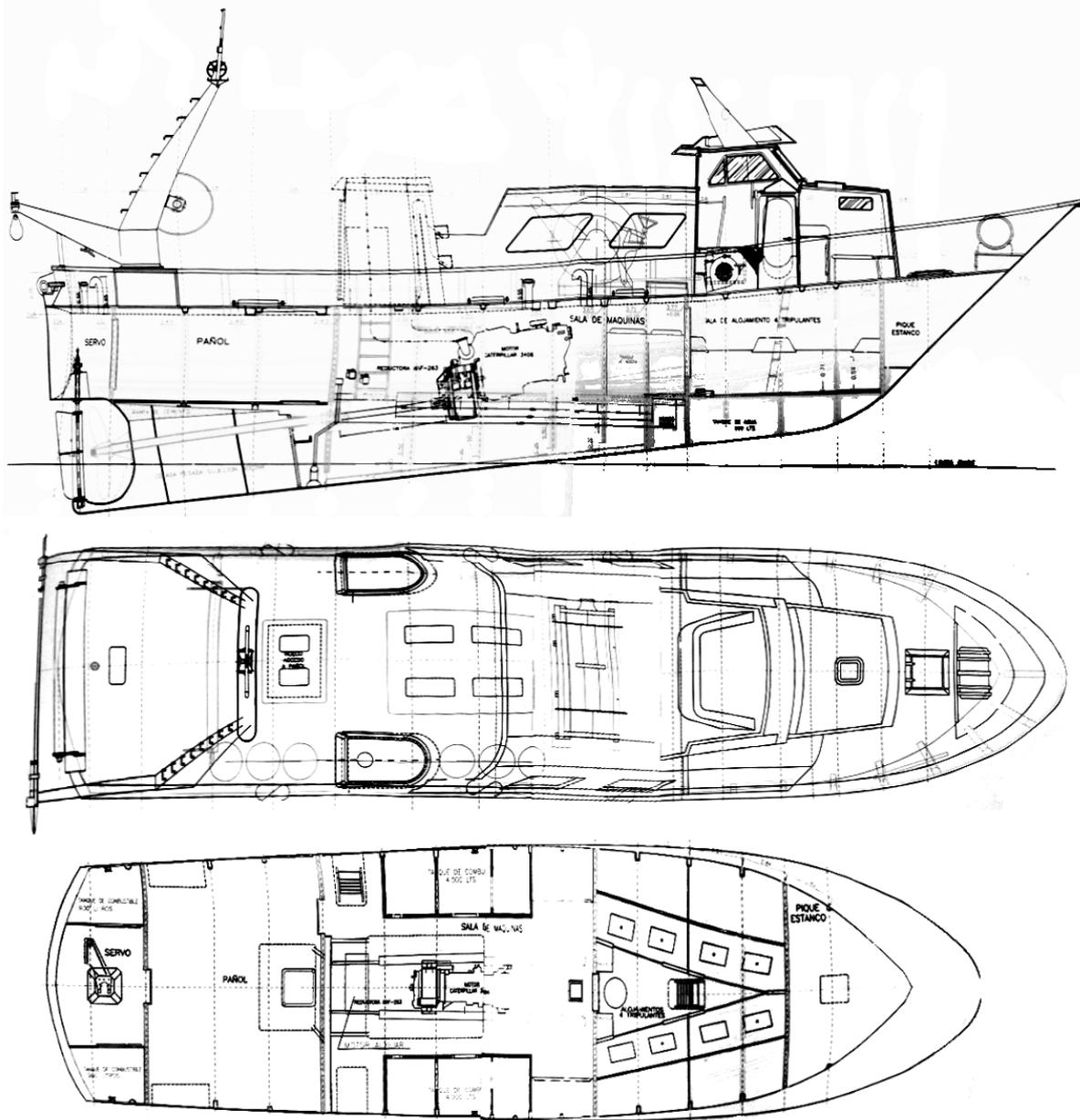


Figura 3. Disposición general del pesquero TÍO ANTONIO.

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.

El día 19 de junio de 2019 a las 06:10 horas la E/P TÍO ANTONIO salió del puerto de Peñíscola con tres tripulantes a bordo y con destino hacia su caladero habitual de pesca.

El pesquero llegó a su caladero, a unas 10 millas al Este de Oropesa, sin que el patrón percibiera nada fuera de lo normal. A continuación iniciaron el primer lance de arrastre.

Aproximadamente a las 09:45 horas el pesquero se encontraba con el arte calado en la posición 40° 04,59' N, 000° 21,00' E.

El patrón estaba en el puente y los otros dos tripulantes descansando en el espacio de alojamiento de proa. En ese momento el patrón vió que a través de una rejilla de la consola en el puente de gobierno salía humo blanco, poco denso. Al abrir la tapa de registro del espacio de baterías bajo el puente, salió una gran bocanada de humo.

Inmediatamente fue a avisar a los otros dos tripulantes para que subieran a cubierta.

Segundos más tarde se activó la alarma contra incendios. El patrón fue a la cocina, cogió un extintor portátil que estaba allí estibado y volvió hasta el registro del puente por el que salía el humo y descargó allí el extintor.

Al ver que la descarga del extintor no había sido efectiva el patrón intentó lanzar una señal de alarma. Allí intentó utilizar el equipo de radio por VHF dotado de llamada selectiva digital. Al no lograrlo, utilizó el otro equipo de radio para llamar por el canal de trabajo (canal 8 de VHF) a los pesqueros L'ARMOS y BLAI que estaban por los alrededores.

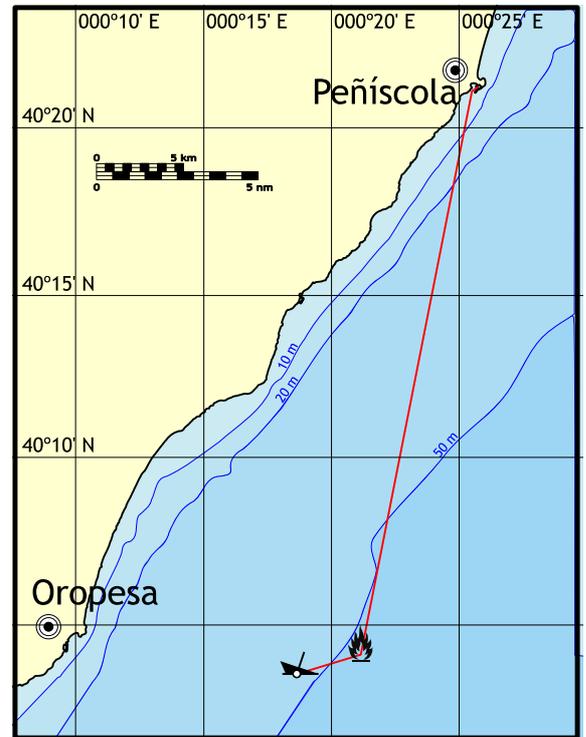


Figura 4. Ruta de la embarcación

Mientras tanto, los otros dos tripulantes prepararon y lanzaron al agua una de las balsas salvavidas que iba estibada en lo alto del puente.

A continuación cerraron todas las puertas y tambuchos y dispararon el sistema de extinción por CO₂. Al observar que dejaba de salir humo, la tripulación pensó que la medida había sido efectiva y trataron de dar un cabo de remolque a la E/P L'ARMOS que ya estaba en su posición.

Durante el inicio del remolque el patrón de la E/P L'ARMOS observó que volvía a salir humo del puente del TÍO ANTONIO por lo que avisó a la tripulación para que abandonaran el pesquero y se subieran a la balsa salvavidas.

Antes de abandonar la embarcación uno de los tripulantes trató de volver a la habilitación a buscar efectos personales y al abrir la puerta de acceso vio el foco del incendio, situado en el espacio de baterías bajo el puente.

Minutos más tarde los tres tripulantes de la E/P TÍO ANTONIO estaban en la balsa salvavidas y fueron rescatados por la E/P BLAI, que los llevó a tierra.

A las 12:15 horas la E/P BLAI llegó al puerto de Peñíscola donde desembarcaron los naufragos.

A las 14:15 horas los restos del pesquero TÍO ANTONIO se hundieron en la posición 40° 03,9' N, 000° 18,6' E.

4. ANÁLISIS

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

4.1. Localización y origen del fuego

De acuerdo con las declaraciones de los tripulantes, el fuego se iniciaría en un espacio (punto 1 de la Figura 5) donde iban ubicadas las baterías del sistema de emergencia y la turbina de ventilación de la cámara de máquinas.

El primer lugar en el que se detectó la presencia de humo fue en este espacio, a través de las rejillas de ventilación bajo el salpicadero de la consola de mandos, en el puente del pesquero, antes de que se activaran las alarmas contraincendios.

La alarma contraincendios de la sala de máquinas se activó, por lo que el humo del incendio, de haberse iniciado efectivamente en el espacio indicado, se habría propagado desde el local de baterías a la cámara de máquinas a través del conducto de ventilación.

A las 10:15 horas, después de que la E/P BLAI hubiera recogido a los naufragos, desde esa embarcación se tomó la fotografía de la Figura 6. En dicha fotografía se observa como el fuego ya había destruido completamente las superestructuras.

A las 11:35 horas los tripulantes de la E/S SALVAMAR SABIK tomaron la fotografía de la Figura 7. En ella se observa como el fuego había tomado mayor fuerza y destruido el casco en esa zona.

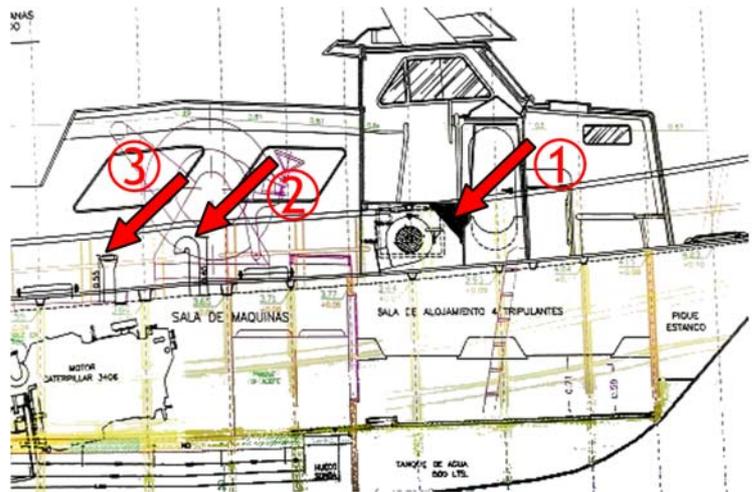


Figura 5. Perfil del buque TÍO ANTONIO.



Figura 6. Evolución del incendio a las 10:15 horas.



Figura 7. Evolución del incendio a las 11:35 horas.

Del análisis de la información disponible, no ha sido posible determinar el origen del fuego ni su causa.

4.2. Comunicación de la emergencia

El pesquero iba equipado con un emisor/receptor de radio por VHF de la marca Thrane & Thrane Sailor RT5022, como el de la Figura 8.

Este equipo dispone de un botón etiquetado como *Distress* que permite realizar una Llamada Selectiva Digital (LSD), que de forma automática envía la posición y los datos del buque a través del canal de emergencias.

El patrón trató de hacer uso de este equipo, encontrando que no funcionaba, lo que le obligó a utilizar otro equipo VHF, en este caso sin LSD.

En todo caso, el patrón no trató de pedir ayuda por el canal 16 de VHF, sino por el canal 8, de trabajo de los pesqueros de la zona. Hasta que SASEMAR fue notificada de la emergencia, la información pasó por distintos intermediarios. Además, se utilizaron medios de comunicación para los que no se puede asegurar que siempre vaya a existir una escucha.



Figura 8. Emisora de radio por VHF y botón *Distress*.

5. CONCLUSIONES

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

6. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

No se han formulado recomendaciones de seguridad.