



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-03/2022

Vuelco y hundimiento de la embarcación de pesca EL NAVEGANTE DOS a 5 millas de la costa de Torremolinos (Málaga) el 18 de mayo 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. EL NAVEGANTE DOS



Figura 2. Lugar del accidente

1. SÍNTESIS

En la madrugada del día 18 de mayo de 2021 la embarcación de pesca (E/P) EL NAVEGANTE DOS sufrió una inundación y pérdida de estabilidad mientras faenaba, con siete tripulantes a bordo, a unas 5 millas al este de Torremolinos (Málaga). Los siete tripulantes pudieron abandonar el pesquero en una embarcación auxiliar, y se dirigieron al puerto de Málaga escoltados por la lancha de salvamento marítimo MAR TARIFA, movilizada por SASEMAR al recibir la comunicación de la emergencia.

1.1. Investigación

La CIAIM recibió la notificación del suceso el día 18 de mayo de 2021. 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 16 de febrero de 2022 y, tras su posterior aprobación, fue publicado en marzo de 2022.

2. DATOS OBJETIVOS

DATOS DEL BUQUE / EMBARCACIÓN	
Nombre	EL NAVEGANTE DOS / DELFIS SEGUNDO (hasta oct-2013) HERMANOS JAIME (hasta nov-1985)
Pabellón / registro	España / Benalmádena
Identificación	Matrícula: 3ª MA-4-2720 MMSI: 224240940
Tipo	Embarcación de pesca local al cerco
Características principales	Eslora total: 13,00 m Eslora entre perpendiculares: 10,40 m Manga: 4,25 m Arqueo: 19,82 TRB / 14,29 GT Material del casco: Madera Motor: Un motor diésel Pegaso-Guascor 9100/4 de 102 kW a 1800 rpm.
Propiedad y gestión	La embarcación era propiedad del patrón
Pormenores de construcción	Construida el año 1963 por un carpintero de ribera en Málaga
Dotación mínima de seguridad	Cuatro tripulantes
PORMENORES DEL VIAJE	
Puertos de salida / llegada	Salida del puerto de Málaga y llegada prevista al mismo puerto
Tipo de viaje	Pesca local
Información relativa a la carga	Capturas del día
Dotación	7 tripulantes: Patrón, mecánico y 5 marineros
Documentación	La embarcación disponía del Certificado de Conformidad y estaba bien despachada. Sólo estaban enrolados 6 tripulantes
INFORMACIÓN RELATIVA AL SUCESO	
Tipo de suceso	Vuelco y hundimiento
Fecha y hora	18 de mayo de 2021, 01:30 hora local
Localización	36°35,53' N, 004°23,13' O
Operaciones de la embarcación	Pescando
Lugar a bordo	Cubierta principal
Daños sufridos en la embarcación	Pérdida total por hundimiento
Heridos / desaparecidos a bordo	Ninguno
Contaminación	Pequeña mancha de combustible
Otros daños externos a la embarcación	No
Otros daños personales	No
CONDICIONES MARÍTIMAS Y METEOROLÓGICAS	
Viento	Viento del E de fuerza Beaufort 1-2
Estado de la mar	En calma
Visibilidad	Despejado (visibilidad superior a 10 km). Sin iluminación natural (el ocaso solar ya se había producido a las 21:15 horas y el ocaso lunar se produciría próximamente a las 02:20 horas).
INTERVENCIÓN DE AUTORIDADES EN TIERRA Y REACCIÓN DE SERVICIOS DE EMERGENCIA	
Organismos intervinientes	Sociedad de salvamento y seguridad marítima (SASEMAR)
Medios utilizados	Lancha de salvamento (L/S) MAR TARIFA Embarcación de salvamento (ES) SALVAMAR VEGA Helicóptero de salvamento (H/S) HELIMER 215
Rapidez de la intervención	Inmediata. Los medios de salvamento llegaron a la posición de los naufragos 90 minutos después de realizarse la llamada de emergencia
Medidas adoptadas	Movilización de medios de rescate
Resultados obtenidos	Escolta de la embarcación auxiliar del pesquero hasta el puerto de Málaga

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 17 de mayo de 2021, a las 20:00 horas aproximadamente, la embarcación de pesca EL NAVEGANTE DOS salió de Málaga, su puerto de matrícula, con siete tripulantes a bordo y con destino a su caladero habitual, por el este de la costa de Torremolinos y Benalmádena.

El día 18 de mayo de 2021, a la 01:00 horas aproximadamente, la tripulación había realizado la primera captura de su día de trabajo. En ese momento se disponían a izar la red para meterla a bordo.

Aunque las capturas eran mayores que las habituales, el patrón decidió subirlas a bordo.

Durante el izado de la red, su peso provocó que la embarcación se escorase, llegando a sumergir la regala y parte de la cubierta.

Desde la salida del puerto de Málaga la tripulación llevaba abierto el acceso que hay desde la cubierta de trabajo hacia la cámara de máquinas, de forma que el agua en la cubierta penetró hasta la cámara de máquinas, hundiéndose progresivamente.

Cuando la tripulación fue consciente de este ingreso trataron de deshacerse rápidamente del copo cortando los cabos que lo sujetaban, pero ya fue tarde.

La escora de la embarcación y la inundación progresiva continuaron aumentando por lo que aproximadamente a las 01:30 horas la tripulación vio que la situación de la embarcación estaba comprometida y decidieron abandonar el pesquero mediante la embarcación auxiliar.

El patrón de la embarcación se quedó a bordo unos minutos para realizar una llamada de emergencia y recoger la documentación del buque y la radiobaliza. Unos instantes antes de que la embarcación diera la vuelta por completo el patrón se lanzó al mar, desde donde sus compañeros lo ayudaron a subir a la embarcación auxiliar.

A las 01:36 horas los tripulantes activaron la radiobaliza en la posición $36^{\circ}35,53' N$, $004^{\circ}23,13' O$. Minutos más tarde la E/P EL NAVEGANTE DOS se hundió en la posición donde ellos se encontraban en la embarcación auxiliar, a una profundidad aproximada de 100m.

A las 02:53 horas la lancha de salvamento MAR TARIFA llegó a la posición de la embarcación auxiliar de la E/P EL NAVEGANTE DOS. Dado el pequeño porte de la lancha de salvamento, ésta simplemente se limitó a escoltar a la embarcación auxiliar, que regresó al puerto de Málaga por sus propios medios.

A las 04:35 horas la embarcación auxiliar de la E/P EL NAVEGANTE DOS llegó al puerto de Málaga con los siete naufragos a bordo. Ninguno de los tripulantes necesitó asistencia médica.

4. ANÁLISIS

4.1. Información disponible

La E/P EL NAVEGANTE DOS fue construida en el año 1963 por un carpintero de ribera, y no se conserva ningún proyecto o documentación técnica de la embarcación.

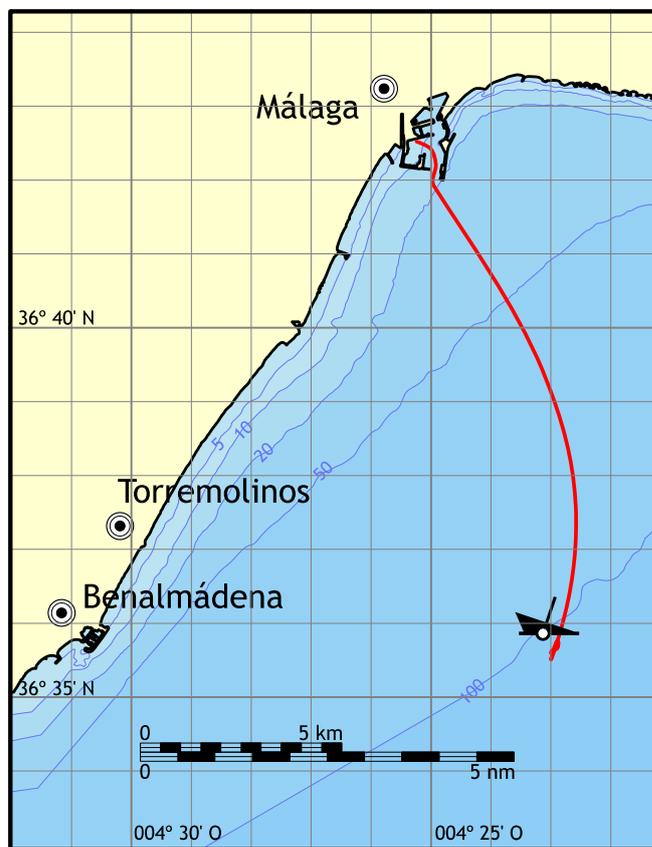


Figura 3. Zona del accidente

La capitanía marítima de Málaga, lugar donde fue construida la embarcación y donde ha tenido su puerto base estos 60 años, tampoco tiene ningún registro en donde conste que se hubiera entregado copia del proyecto de construcción ni ningún otro documento de la época.

En 1982 se realizó un cambio de motor propulsor, reemplazando el antiguo motor modelo SOLÉ nº 1665 de 9 kW por un motor Perkins 236E 57377 de 27,5 kW. Posteriormente en 1986 se realizó un nuevo cambio de motor propulsor, reemplazando el antiguo motor Perkins por el actual Pegaso-Guascor 9100/4 de 103 kW. Este cambio de motor supuso un aumento del peso en rosca de la embarcación por lo que fue realizada una nueva prueba de estabilidad. Se tiene constancia de la realización de esta nueva experiencia de estabilidad, pero no existen actas de esa época con los resultados de dicha prueba.

En 1993 se emitió un Certificado de Navegabilidad en el que se registraron las dimensiones principales de la embarcación en ese momento y se indicaron también las registradas anteriormente:

	1963	1993
Eslora	7,60 m	13,00 m
Manga	2,80 m	4,25 m
Puntal	0,85 m	1,55 m
Arqueo	3,83 TRB	19,82 TRB

Dada la gran discrepancia entre las medidas registradas en 1993 y las que constaban anteriormente, cualquier documento existente de esa época de la construcción carecería de valor para la investigación.

En 2003 se procedió a la regularización administrativa de la embarcación, conservándose a partir de ese año todos los documentos generados en el expediente de la embarcación. Estos documentos sólo son administrativos y no contienen información técnica sobre la embarcación.

En conclusión, es imposible conocer detalles técnicos de la embarcación. Además, al haberse hundido no se ha podido comprobar su estado. Por ello, las únicas evidencias disponibles son las declaraciones de los tripulantes.

4.2. Certificados. Inspecciones. Reformas

El Certificado de Conformidad de la embarcación había sido renovado en noviembre de 2018. Para dicha renovación, la embarcación había pasado reconocimientos en seco (octubre de 2018) y a flote (noviembre de 2018).

En esas fechas la embarcación había estado unos meses parada. El último despacho antes de la emisión del Certificado de Conformidad finalizó el 2 de agosto de 2018. La embarcación volvió a despachar el 13 de noviembre de ese año.

Se conservan varias fotografías de la embarcación donde se aprecia que, entre los años 2015 y 2019, sufrió reformas de consideración. En concreto, se modificó sustancialmente el puente de gobierno, y se instaló una grúa hidráulica en sustitución del halador que estaba sobre el puente (ver Figura 4). Algunas fotos de diciembre del año 2018 muestran ya estas reformas de la embarcación.

No consta ningún expediente de reforma de la embarcación asociado a estos cambios, ni que la embarcación fuera sometida a una prueba de estabilidad después de estos cambios, especialmente tras la instalación de la grúa, cuyo efecto en la estabilidad es potencialmente pernicioso.

Se concluye que estas reformas se hicieron sin ser comunicadas a la Capitanía Marítima y que dichas reformas no fueron detectadas durante las inspecciones realizadas para la renovación del Certificado de Conformidad.



Figura 4. Imágenes de la embarcación, tomadas en 2015 (arriba) y 2019 (abajo)

4.3. Tripulación

El patrón, también propietario de la embarcación, llevaba enrolado ininterrumpidamente en EL NAVEGANTE DOS desde diciembre de 2013, en los cargos de patrón al mando o mecánico, a excepción de un período de un mes en el año 2017, en el que se enroló en otra embarcación.

Disponía de los títulos y certificados de especialidad necesarios para ejercer de patrón; entre ellos tenía los títulos de Patrón Local de Pesca / Patrón de Pesca Local, y el certificado de Operador Restringido del SMSSM.

El mecánico disponía del título de Patrón Local de pesca y el certificado de Operador Restringido del SMSSM, y desde el año 2017 había embarcado intermitentemente en la E/P EL NAVEGANTE DOS con los cargos de marinero, mecánico y patrón al mando.

5. CONCLUSIONES

La información transmitida por la tripulación de que el hundimiento de la embarcación se produjo por la inundación de la cámara de máquinas a través de su acceso en cubierta, que estaba abierto, en una situación de fuerte escora causada por un copo excesivo, no ha podido ser verificada por la CIAIM, por no disponer de información técnica sobre la embarcación y no haberse recuperado el pecio, verificación que se considera imprescindible teniendo en cuenta, además, que la E/P EL NAVEGANTE DOS volcó, en condiciones meteorológicas muy favorables, y al mando de un patrón experimentado que llevaba años patroneando la embarcación en la misma zona.

Por tal motivo la CIAIM no puede establecer las causas del accidente.

6. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

No se han formulado recomendaciones de seguridad.