



INFORME CIAIM-27/2017

Embarrancada de la embarcación de pasaje JOVEN ANTONIA SEGUNDO en la isla de la Torreta (freus de Ibiza y Formentera), el 15 de septiembre de 2016

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 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. E/P JOVEN ANTONIA SEGUNDO



Figura 2. Zona del accidente

1. SÍNTESIS

El día 15 de septiembre de 2016 a las 21:08 horas, la E/P¹ JOVEN ANTONIA SEGUNDO que realizaba la línea regular entre Ibiza y Formentera, embarrancó en la isla de la Torreta (freus de Ibiza y Formentera). A bordo de la embarcación se encontraban 4 tripulantes y 7 pasajeros, ninguno de ellos resultó herido. Los pasajeros fueron trasladados a Formentera por otra embarcación de la empresa, la E/P REGINA ONCE. La E/S² SALVAMAR MARKAB consiguió reflotar a la E/P JOVEN ANTONIA SEGUNDO, que navegó por sus propios medios al puerto de Ibiza. El barco no sufrió daños de consideración.

1.1. Investigación

La CIAIM recibió la notificación del suceso el día 16 de septiembre de 2016. El mismo día el suceso fue calificado provisionalmente como "accidente leve" 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 15 de noviembre de 2017 y, tras su posterior aprobación, fue publicado en diciembre de 2017.

* * *

¹ Embarcación de pasaje

² Embarcación de salvamento

2. DATOS OBJETIVOS

Tabla 1. Datos del buque / embarcación

Nombre	JOVEN ANTONIA SEGUNDO
Pabellón / registro	España
Identificación	Matrícula: 2ª-TE-1-14-16
Tipo	Embarcación de pasaje. Grupo 1, clase H, según la clasificación nacional de buques
Características principales	<ul style="list-style-type: none"> • Eslora: 22,18 m • Manga: 5,74 m • Arqueo: 124,64 TRB • Material de casco: madera • Propulsión: 2 motores diésel de 294,12 kW cada uno
Propiedad y gestión	La embarcación es propiedad de Cruceros Playa Den Bossa, S.L.
Pormenores de construcción	Construida el año 1974 por el carpintero de ribera Enrique Xufre Godayol, Barcelona, España.
Dotación mínima de seguridad	<p>Para las excursiones de temporada en aguas de Ibiza y Formentera, la dotación mínima de seguridad, según la resolución de tripulación mínima expedida por el Capitán Marítimo de Ibiza el día 4 de noviembre de 2014, es de 4 tripulantes: 1 patrón, 1 mecánico y 2 marineros.</p> <p>Requisitos o condiciones especiales: Podría graduarse el número de marineros en función de la cantidad de pasajeros transportados: 1 Marinero hasta 100 pasajeros. 2 Marineros más de 100 pasajeros hasta 197 pasajeros.</p>

Tabla 2. Pormenores del viaje

Puertos de salida / escala / llegada	Salida de Ibiza con destino Formentera
Tipo de viaje	línea regular Ibiza-Formentera
Información relativa a la carga o pasaje	7 pasajeros
Dotación	4 tripulantes: 1 patrón, 1 mecánico y 2 marineros. Disponían de los títulos y certificados de especialidad necesarios en vigor.
Documentación	<p>La embarcación disponía de una resolución de despacho por tiempo que le autorizaba la navegación entre el 06/07/2016 y el 06/10/2016 permitiéndole el tráfico de pasajeros entre Ibiza y Formentera.</p> <p>Disponía de los certificados exigibles en vigor.</p>

INFORME CIAIM-27/2017

Embarrancada de la embarcación de pasaje JOVEN ANTONIA SEGUNDO en la isla de la Torreta (freus de Ibiza y Formentera), el 15 de septiembre de 2016

Tabla 3. Información relativa al suceso

Tipo de suceso	Embarrancada
Fecha y hora	15 de septiembre de 2016, 21:08 hora local
Localización	38° 47,7' N; 001° 25,04' E
Operaciones del buque y tramo del viaje	En navegación hacia Formentera
Lugar a bordo	Unión del casco y la quilla
Daños sufridos en el buque	Vía de agua en la unión de casco y quilla
Heridos / desaparecidos / fallecidos a bordo	No
Contaminación	No
Otros daños externos a la embarcación	No
Otros daños personales	No

Tabla 4. Condiciones marítimas y meteorológicas

Viento	Beaufort fuerza 3 (7 a 10 nudos) del SW
Estado de la mar	Marejadilla
Visibilidad	Buena

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

Organismos intervinientes	SASEMAR
Medios utilizados	<ul style="list-style-type: none">• E/S SALVAMAR MARKAB• E/P REGINA ONCE• E/P DELFIN VERDE
Rapidez de la intervención	Inmediata
Medidas adoptadas	Movilización de la embarcación de salvamento.
Resultados obtenidos	Evacuación de los pasajeros, reflotamiento y posterior escolta de la embarcación a Ibiza

2.1.Otros datos

La E/P JOVEN ANTONIA SEGUNDO disponía de una autorización para la navegación nocturna expedida por la DGMM³ del 19 de diciembre de 2012. Según se indicaba en ella, la navegación se realizaría siempre que concurriesen las circunstancias de buen tiempo y visibilidad (hasta fuerza

³ Dirección General de la Marina Mercante

INFORME CIAIM-27/2017

Embarrancada de la embarcación de pasaje JOVEN ANTONIA SEGUNDO en la isla de la Torreta (freus de Ibiza y Formentera), el 15 de septiembre de 2016

3 de la escala de Beaufort y visibilidad mínima de 200 m) restringiéndose las mismas a una distancia máxima de costa de 1 milla y 6 millas de puerto de refugio. En ella se indicaba que se aumentaría la tripulación en un marinero adicional a los exigidos por tripulación mínima, además de las restricciones propias de su clase.

El patrón de la embarcación debería comunicar a la Capitanía Marítima, al menos con una semana de antelación, la previsión de las navegaciones nocturnas que tuviera previsto realizar, haciendo constar expresamente el cumplimiento con lo dispuesto en el Real Decreto 285/2002, respecto de las horas de trabajo y de descanso, e indicando la zona de navegación, horario y tripulación de seguridad.

El día 17 de agosto de 2016, el armador de la embarcación presentó en la Capitanía Marítima de Ibiza una declaración para la navegación nocturna durante el mes de septiembre entre los puertos de Ibiza y de Formentera. En ella certificaba el cumplimiento con lo dispuesto en el Real Decreto 285/2002, respecto de las horas de trabajo y de descanso de la tripulación bajo su cargo.

La tripulación enrolada según dicha declaración sería de 4 tripulantes hasta 150 plazas y de 5 tripulantes hasta 200 plazas.

* * *

Embarrancada de la embarcación de pasaje JOVEN ANTONIA SEGUNDO en la isla de la Torreta (freus de Ibiza y Formentera), el 15 de septiembre de 2016

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.

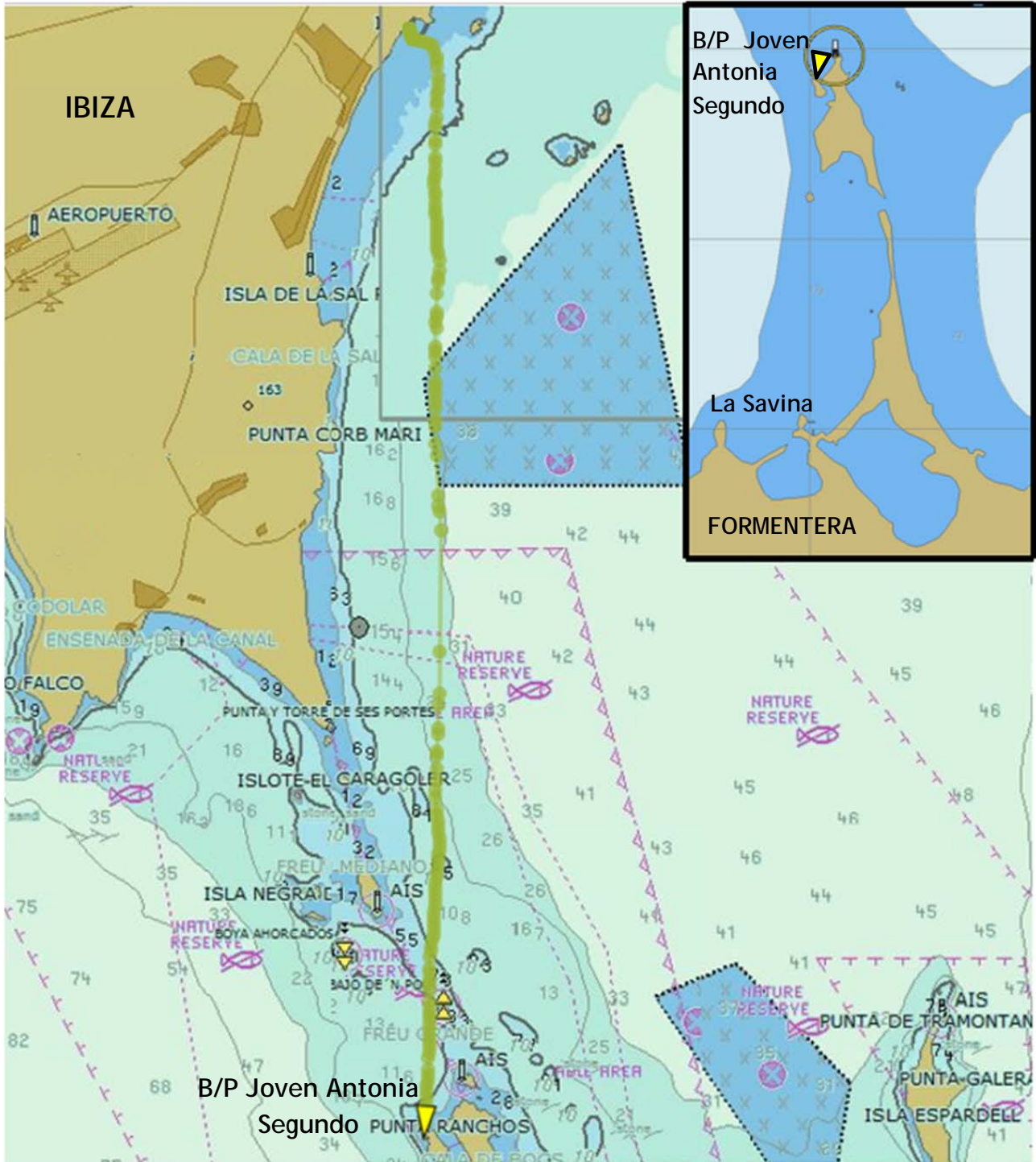


Figura 3. Trayectoria seguida por la embarcación. En el recuadro superior derecho, vista general del punto de embarrancada desde la isla de Formentera

INFORME CIAIM-27/2017

Embarrancada de la embarcación de pasaje JOVEN ANTONIA SEGUNDO en la isla de la Torreta (freus de Ibiza y Formentera), el 15 de septiembre de 2016

El día 15 de septiembre de 2016 la E/P JOVEN ANTONIA SEGUNDO partió a las 20:30 horas de Playa d'en Bossa (Ibiza), hacia el puerto de La Savina (Formentera), con 4 tripulantes y 7 pasajeros a bordo. En el puente se encontraba el patrón al gobierno de la embarcación y los dos marineros, mientras que el mecánico se encontraba en la cámara de máquinas.

A las 21:08 horas la embarcación embarrancó en la isla de la Torreta (freus de Ibiza y Formentera) en la latitud 38° 47,7' N y en la longitud 1° 25,04' E, (ver figura 3) cuando navegaba a una velocidad de unos 11 nudos.

A las 21:26 horas la E/P JOVEN ANTONIA SEGUNDO, informó al CCR⁴ Ibiza del accidente y que tanto pasajeros como tripulantes se encontraban en perfecto estado. Los pasajeros iban a ser trasladados por la E/P REGINA ONCE propiedad de la misma empresa al puerto de La Savina.



Figura 4. B/P JOVEN ANTONIA SEGUNDO embarrancado

La empresa armadora de la embarcación contrató a una empresa de reflotamiento para que realizara la inspección de la obra viva de la embarcación.

A las 21:38 horas, se movilizó a la E/S SALVAMAR MARKAB.

⁴ Centro de Comunicaciones Radiomarítimas

INFORME CIAIM-27/2017

Embarrancada de la embarcación de pasaje JOVEN ANTONIA SEGUNDO en la isla de la Torreta (freus de Ibiza y Formentera), el 15 de septiembre de 2016

A las 22:05 horas, la E/P REGINA ONCE notificó que estaba llegando al puerto de La Savina con los 7 pasajeros.

A las 22:24 horas, el CCS⁵ Palma recibió la llamada de la empresa de reflotamiento, informando que habían inspeccionado el casco de la E/P JOVEN ANTONIA SEGUNDO y que estaba en perfecto estado. La tripulación de la embarcación lo intentaría poner a flote con la ayuda de algún barco de la compañía. A las 22:40 horas, la E/S SALVAMAR MARKAB que se encontraba en la zona del accidente, indicó que la E/P JOVEN ANTONIA SEGUNDO estaba intentando ser reflotado por la E/P DELFIN VERDE, de la misma compañía.

A las 23:11 horas, la B/P DELFIN VERDE solicitó la asistencia de la E/S SALVAMAR MARKAB para librar a la embarcación de la embarrancada, al habersele roto una cornamusa y no poder seguir tirando del mismo. La embarcación estaba prácticamente a flote. No observaron signos de contaminación.

A las 23:25 horas, la E/S SALVAMAR MARKAB consiguió reflotar a la embarcación de pasaje.

El día 16 de septiembre de 2016 a las 00:30 horas, la E/S SALVAMAR MARKAB llegó a la base y la B/P JOVEN ANTONIA fue varado.

A las 23:45 horas, la Guardia Civil realizó una prueba de alcoholemia al patrón de la embarcación con resultado negativo.

El barco fue inspeccionado por inspectores de la Capitanía Marítima de Ibiza que detectaron una grieta en la unión del casco con la quilla, instando a su reparación. El día 26 de septiembre de 2016, se llevó a cabo una inspección extraordinaria de la embarcación, por requerimiento de la Subdirección General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima, para confirmar que se mantenían las condiciones iniciales por las que fueron expedidos los certificados estatutarios. Se detectaron deficiencias leves, que en un nuevo reconocimiento efectuado el 6 de octubre de 2016 se comprobó que habían quedado subsanadas.

* * *

⁵ Centro de Coordinación de Salvamento.

4. ANÁLISIS

La E/P JOVEN ANTONIA SEGUNDO según la clasificación nacional de buques pertenece al grupo I, buques de pasaje, clase H, que son aquellos buques y embarcaciones con un máximo de 250 pasajeros que naveguen con buen tiempo y periodos restringidos, no encontrándose en ningún momento a más de 15 millas de un puerto de refugio ni a más de 3 millas de la costa.

La E/P JOVEN ANTONIA SEGUNDO realizaba la línea regular entre Ibiza y Formentera, efectuando dos viajes por la mañana y otros dos por la tarde. La duración del trayecto era de aproximadamente 1 hora, navegando a una velocidad de unos 11 nudos.

El accidente ocurrió cuando se encontraban realizando el cuarto viaje a Formentera del día. Según las declaraciones del patrón, la causa del accidente fue un fallo humano, al confundir las luces de las embarcaciones que se encontraban fondeadas con las del puerto de La Savina. La distancia entre la Isla de la Torreta y el puerto de La Savina es de unas 3,5 millas náuticas.

Entre Ibiza y Formentera se encuentra el estrecho de Es Freus, que está compuesto por numerosos islotes, ver figura 3. Para que la navegación se lleve a cabo de una manera segura hay varias marcas que facilitan la navegación. El barco pasó a unos 135 m de la boya cardinal norte. También hay un faro situado en la isla de los puercos (Illa d'es Porcs).

En el puente se encontraba el patrón y dos marineros, no percatándose ninguno del error hasta que la colisión fue inminente. Navegaban a una velocidad de 11 nudos, gobernando en modo manual al no disponer de piloto automático.

En la siguiente tabla se refleja la velocidad y el rumbo a la que navegaba la embarcación momentos antes de producirse la embarrancada. En ella se aprecia como no hay variación del rumbo ni de la velocidad hasta que se produjo la colisión.

Hora (UTC)	SOG ⁶ (nudos)	COG ⁷
21:00:19	11,2	184
21:05:07	11,3	181
21:06:57	11,2	182
21:07:57	11,2	184
21:08:08	11,1	185
21:08:16	10,8	183
21:08:26	0	-

⁶ *Speed over ground.* Velocidad sobre el fondo

⁷ *Course over ground.* Rumbo efectivo

4.1. Exceso de confianza

El patrón realizaba el trayecto entre Ibiza y Formentera 4 veces al día (ver figura 5), hecho que pudo haber generado un exceso de confianza, que desencadenó en que no verificase la posición por medio de las ayudas electrónicas. El día del accidente el sol se puso a las 20:00 horas, la luna estaba en fase creciente, teniendo una iluminación del 98,7%, por lo que a las 21:08 cuando se produjo la embarrancada, aunque era de noche la luna iluminaba el recorrido. Este hecho pudo haber influido en que se realizara una navegación puramente visual.

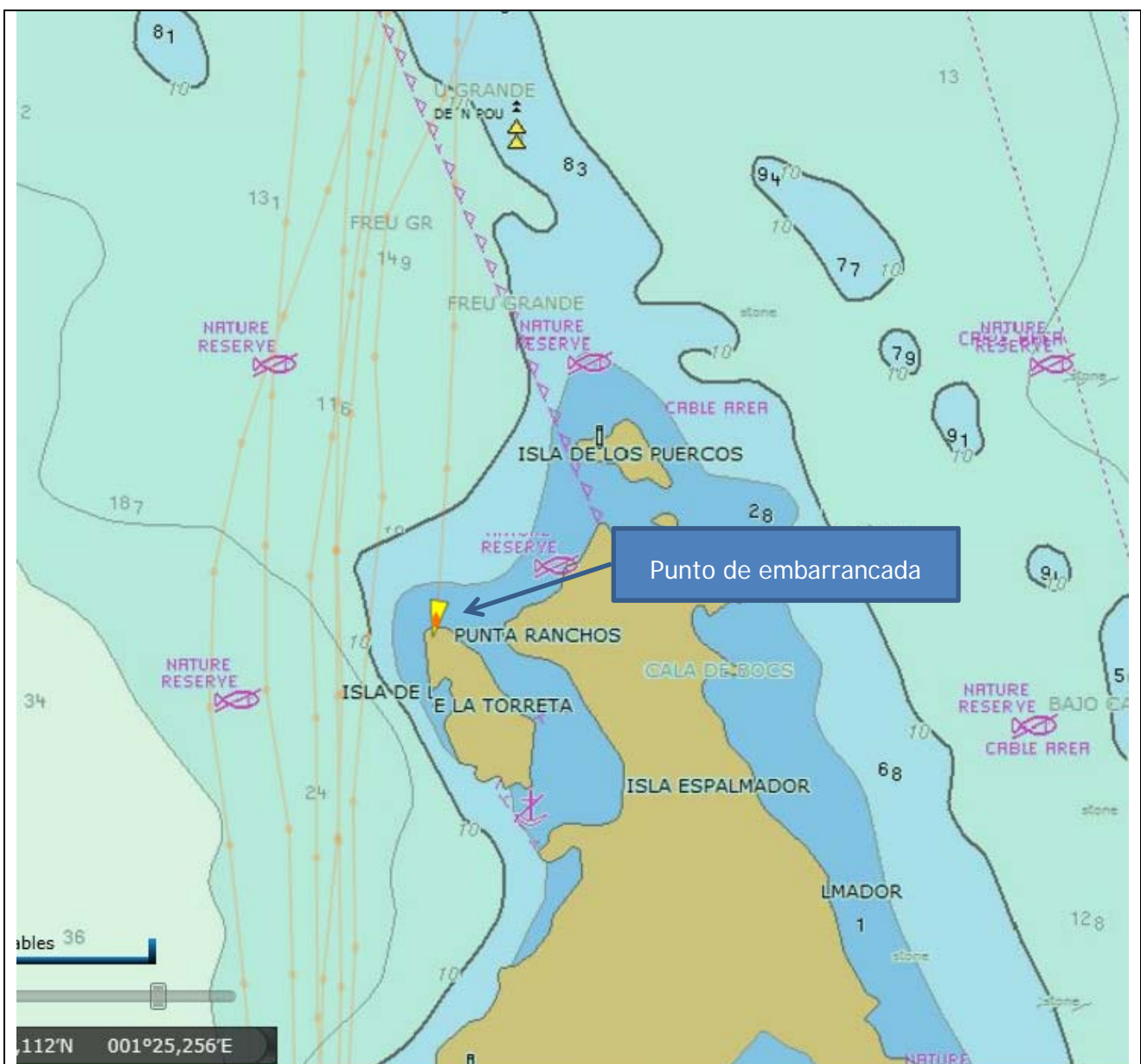


Figura 5. Lugar del accidente y trayectorias seguidas por la embarcación en los distintos viajes a lo largo del día.



Figura 6. Puente de la E/P JOVEN ANTONIA SEGUNDO y disposición de los equipos tras la modificación a que se refiere el apartado 4.2

4.2. Medidas adoptadas

Como medidas adoptadas después del accidente la empresa modificó la ubicación de los equipos electrónicos en el puente, para mejorar su accesibilidad y visibilidad. La figura 6 muestra la disposición de los equipos en la consola de gobierno después de la modificación realizada.

5. CONCLUSIONES

A la vista de lo anteriormente expuesto, la Comisión no ha apreciado causas técnicas del accidente y ha concluido que el mismo se produjo como consecuencia de la falta de mantenimiento de una eficaz vigilancia del patrón de la embarcación, tanto visual como haciendo uso de las ayudas electrónicas a la navegación, como consecuencia de un exceso de confianza asociado a la rutina de realizar varias veces al día la misma ruta.

6. RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD

No se han formulado recomendaciones sobre seguridad.

7. LECCIONES SOBRE SEGURIDAD

El buque de pasaje MAVERICK DOS embarrancó también en la isla Torretas el 15 de febrero de 2012. La investigación del accidente dio lugar a la publicación del informe S-38/2012, que puede encontrarse en la página web de la CIAIM.

En ese accidente la Comisión concluyó que causas del accidente fueron la falta de mantenimiento de una eficaz vigilancia visual del capitán y del primer oficial del buque, al distraerse con la presencia de una persona ajena a la dotación de guardia en el puente de gobierno.

En dicho accidente el capitán y el primer oficial no hicieron uso de la sonda, del equipo de visión nocturna, ni programaron la ruta en el GPS con indicador de desviación de rumbo. La Comisión concluyó que la no utilización de estos equipos de ayuda a la navegación disponibles a bordo contribuyó a que sucediera el accidente.

* * *