

## INFORME CIAIM-03/2014

---

### Embarrancada y hundimiento del buque pesquero CISNE II, cerca de Isla Dragonera (Mallorca) el 8 de julio de 2013

---

#### 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 único objetivo de la CIAIM al investigar accidentes e incidentes marítimos es la prevención de futuros accidentes mediante la determinación de las causas y circunstancias que produjeron los sucesos investigados.

El presente informe no se ha escrito con intención de que tenga valor alguno en litigios ante órganos judiciales y no persigue la evaluación de responsabilidades, ni la determinación de culpabilidades.

El uso que se haga de este informe para cualquier propósito distinto al de la prevención de futuros accidentes puede conducir a conclusiones e interpretaciones erróneas

Embarrancada y hundimiento del buque pesquero CISNE II, cerca de Isla Dragonera (Mallorca) el 8 de julio de 2013

---



Figura 1. Buque CISNE II (foto del Censo de Flota Pesquera Operativa)



Figura 2. Zona del accidente

## 1. SÍNTESIS

El buque pesquero (B/P) CISNE II embarrancó a las 16:20 hora local del día 8 de julio de 2013 en un bajo de piedra al norte de la Isla Dragonera (Mallorca). Como consecuencia del golpe se rompió el casco en la roda originando una vía de agua que causó su hundimiento mientras era remolcado a puerto. No se registraron daños personales.

### 1.1. Investigación

La CIAIM recibió la notificación del suceso el día 9 de julio de 2013. 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 aprobado por la CIAIM en su reunión de 15 de enero de 2014 y publicado en marzo de 2014.

\* \* \*

## 2. DATOS OBJETIVOS

Tabla 1. Datos del buque / embarcación

Nombre	CISNE II
Pabellón / registro	España
Identificación	Matrícula 3ª-PM-1-2039
Tipo	Pesquero de arrastre de fondo
Características principales	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eslora total 18,11 m</li> <li>• Manga 5,01 m</li> <li>• Arqueo bruto 38,62 GT</li> <li>• Material de casco: PRFV</li> <li>• Propulsión: motor diésel de 264,70 kW</li> </ul>
Propiedad y gestión	El barco era propiedad de un propietario individual que además ejercía como patrón en el barco
Pormenores de construcción	Construido el año 1986 en Astilleros LEHIMOSA en Vinaroz (Castellón), España
Dotación mínima de seguridad	4 tripulantes

Tabla 2. Pormenores del viaje

Puertos de salida / escala / llegada	Salida de Port d'Andratx y llegada prevista al mismo puerto.
Tipo de viaje	Pesca local
Información relativa a la carga	Capturas del día y aparejos de pesca
Dotación	Desconocida. En el despacho del pesquero figuraban enrolados cinco tripulantes. Se sabe que uno de ellos no iba a bordo ese día debido supuestamente a problemas de salud. En el informe general de emergencia emitido por SASEMAR se mencionan tres tripulantes, aunque según el patrón iban cuatro personas a bordo. Las tres o cuatro personas que irían a bordo estaban enroladas y contaban con los títulos y certificados de especialidad necesarios.
Documentación	El pesquero estaba despachado con cinco tripulantes y disponía de los certificados exigibles en vigor

Tabla 3. Información relativa al suceso

Tipo de accidente o incidente	Embarrancada y hundimiento posterior
Fecha y hora	8 de julio de 2013, 16:20 hora local

## INFORME CIAIM-03/2014

Embarrancada y hundimiento del buque pesquero CISNE II, cerca de Isla Dragonera (Mallorca) el 8 de julio de 2013

Localización	39° 35,883' N; 002° 20,183' E
Operaciones del buque y tramo del viaje	En navegación hacia puerto
Lugar a bordo	Roda
Daños sufridos en el buque	Hundimiento de la embarcación
Heridos / desaparecidos / fallecidos a bordo	No
Contaminación	Sí. El buque llevaba alrededor de 1000 l de gasoil Aparecieron manchas de hidrocarburos procedentes de los tanques de gasóleo y aceite lubricante
Otros daños externos al buque	No
Otros daños personales	No

**Tabla 4. Condiciones marítimas y meteorológicas**

Viento	Componente N fuerza Beaufort 4 (11 a 16 nudos)
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, Capitanía Marítima de Palma
Medios utilizados <sup>1</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• E/S SALVAMAR ACRUX, de SASEMAR</li> <li>• H/S HELIMER 207, de SASEMAR (no llegó a salir)</li> </ul>
Rapidez de la intervención <sup>2</sup>	Inmediata una vez recibida el aviso en el CCS Palma, lo que se produjo 25 minutos después del suceso.
Medidas adoptadas	Dispersión mecánica de las manchas de gasóleo. No hubo que rescatar a los tripulantes, que fueron transbordados a los pesqueros de la zona que trataron de remolcar al buque accidentado.
Resultados obtenidos	Rescate de los tripulantes ilesos. Recuperación de una balsa salvavidas, un aro salvavidas y la radiobaliza

<sup>1</sup> E/S: Embarcación de salvamento. H/S: Helicóptero de salvamento

<sup>2</sup> CCS: Centro de coordinación de salvamento

### 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 8 de julio de 2013 el B/P CISNE II, salió del Puerto de Andratx (Mallorca) aproximadamente a las 04:00 horas. A las 07:08 horas comenzó las faenas de pesca y a las 15:17 horas emprendió el regreso a puerto a donde debían llegar antes de las 17:00 horas.

A las 16:04 horas iban navegando a rumbo 183° con una velocidad de alrededor de 8 nudos. Aproximadamente a las 16:20 horas embarrancó de proa contra un bajo de piedra, al norte de la Isla Dragonera. El choque provocó graves daños en la roda.

El patrón del B/P CISNE II avisó por VHF al patrón del B/P MARRUZA, para que le ayudaran a sacarlo del sitio en donde habían embarrancado. Varios buques que se encontraban también en la zona escucharon el aviso y acudieron en ayuda del buque siniestrado. El B/P MARRUZA dio un cabo al barco para remolcarlo, consiguiendo liberarlo. Poco después, el B/P GERMANS GIL, que también había acudido en ayuda del B/P CISNE II, tomó el remolque y procedió hasta aproximadamente la mitad del Freu de la Dragonera. Una vez allí, dos buques más, el B/P ES MORRAS SEGUNDO y el B/P MARBLANVI, se abarloadon al B/P CISNE II amarrándose para evitar su hundimiento.

El primer aviso de la situación del B/P CISNE II al CCS Palma, lo dio B/P ES MORRAS SEGUNDO a las 16:29 horas.

Finalmente los esfuerzos por mantener a flote al B/P CISNE II resultaron inútiles y, ante el peligro de que se hundieran las embarcaciones que lo aguantaban y la imposibilidad de salvar el barco, decidieron soltar los cabos. Entre las 16:40 y las 17:00 horas el B/P CISNE II se hundió en la posición 39°35,30'N 002°20,45'E, a 20 m de profundidad.

Embarrancada y hundimiento del buque pesquero CISNE II, cerca de Isla Dragonera (Mallorca) el 8 de julio de 2013

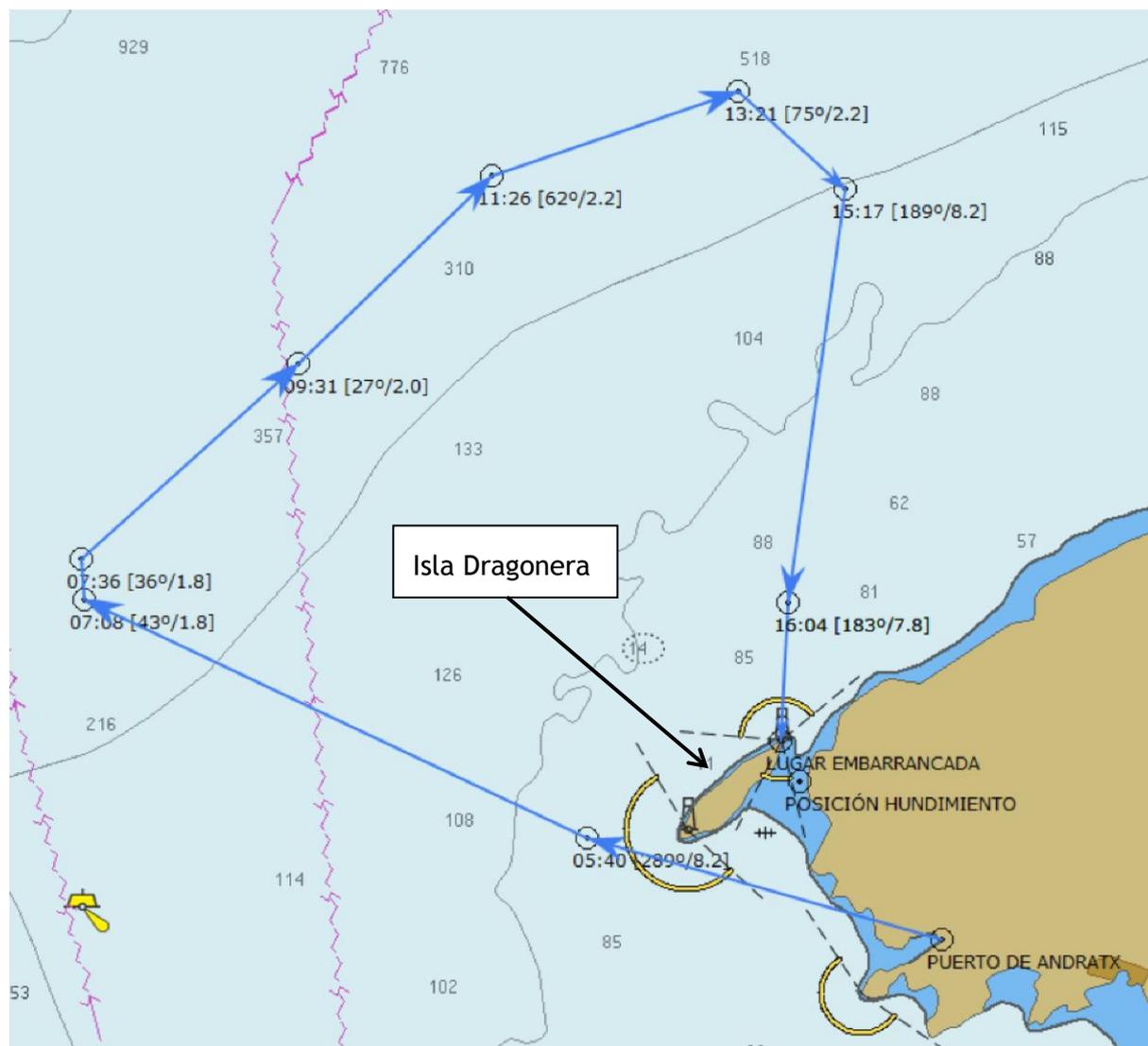


Figura 3. Ruta del B/P CISNE II el día del accidente

El buque llevaba aproximadamente 1000 l de gasóleo y 25 l de aceite. Poco después del accidente, había en la zona un fuerte olor a gasóleo. La E/S SALVAMAR ACRUX informó a las 17:55 horas que seguía saliendo gasóleo. El día del accidente y los siguientes se observó contaminación en la zona y la E/S SALVAMAR ACRUX realizó una dispersión mecánica de las manchas de gasóleo.



Figura 4. Daños en la roda del buque hundido

#### 4. ANÁLISIS

La última posición registrada por la caja azul fue transmitida a las 16:04 horas en el punto  $l= 39^{\circ} 38,04' N$ ,  $L= 002^{\circ} 20,32' E$ . El buque llevaba un rumbo  $183^{\circ}$  y una velocidad de 7.8 nudos. Por otro lado, el punto de la Isla Dragonera en donde embarrancó el B/P CISNE II fue localizado por la E/S SALVAMAR ACRUX el día siguiente al accidente en la posición  $39^{\circ} 35,883' N$ ,  $002^{\circ} 20,183' E$ .

La distancia entre el último punto del que se tienen datos de rumbo y velocidad y el punto de embarrancamiento es de 2.2 millas.

Al trazar en la carta una línea recta con rumbo  $183^{\circ}$ , es decir, el que llevaba el buque en el último punto conocido, se alcanza el punto donde el buque embarrancó.

De este hecho se ha concluido que este rumbo no se cambió en ningún momento desde la última posición conocida. Por tanto, se asume que el buque mantuvo rumbo y velocidad, llegando al punto de embarrancamiento aproximadamente 17 minutos después de la última situación obtenida por la caja azul; esto es, a las 16:21 horas.

Los daños en la roda del pesquero denotan que el golpe fue de proa, a una velocidad significativa.

Estos hechos, junto con la circunstancia de que había buena visibilidad en el momento del accidente, llevan a concluir que el embarrancamiento se produjo al no haberse mantenido una vigilancia eficaz desde el puente.

#### 4.1. Radiobaliza

La radiobaliza del pesquero no se activó. Fue localizada por la E/S SALVAMAR ACRUX tras haber actuado la zafa hidrostática al hundirse el pesquero. En una inspección posterior realizada por la Capitanía Marítima de Palma de Mallorca y el instalador de la radiobaliza en el buque, pudieron comprobar que el funcionamiento de la radiobaliza se encontraba inhibido mediante el tornillo situado expuesto en el cuerpo de la radiobaliza, con el objeto de desconectar la batería y evitar un disparo fortuito. Tras habilitar su funcionamiento, se realizó una prueba de activación y la radiobaliza funcionó sin problemas.

La última revisión de la radiobaliza por un instalador autorizado fue practicada el 20 de febrero de 2012. La siguiente revisión debía efectuarse en febrero de 2014.

Revisando el historial del buque, se encontró que el día 13 de abril de 2012, a las 03:50 horas, encontrándose el buque en el Puerto de Andratx a punto de salir a faenar, la radiobaliza del B/P CISNE II se disparó de forma accidental. La alerta transmitida por la radiobaliza se recibió en el CNCS<sup>3</sup> que, tras contactar con el buque minutos después, confirmó que se trataba de una falsa alerta.

Según aparece en el informe emitido por la Capitanía Marítima, el instalador informó al armador de la necesidad de realizar servicio en la radiobaliza tras el disparo fortuito del día 13 de abril de 2012, sin que se llevase nunca la radiobaliza para efectuar el servicio.

De lo anterior parece deducirse que después del disparo accidental del 13 de abril de 2012 la radiobaliza quedó inhibida, manteniéndose en este estado hasta el embarrancamiento.

El armador autocertificó la embarcación el 27 de septiembre de 2012 conforme a lo dispuesto en el artículo 19 del RD 543/2007, declarando que los equipos de radiocomunicaciones funcionaban correctamente.

#### 4.2. Balsas salvavidas

Las dos balsas del pesquero se recuperaron flotando sin abrir (una de ellas fue recuperada por SASEMAR, la otra por un pesquero de la zona). Este hecho indica que iban estibadas de forma adecuada ya que la zafa hidrostática funcionó correctamente y las balsas quedaron flotando libremente. No llegaron a abrirse debido a que la longitud de la driza era de 36 m y la profundidad a la que quedó el barco era de unos 20 m aproximadamente, de manera que la driza no llegó a tensarse y, por tanto, no activó el mecanismo de disparo.

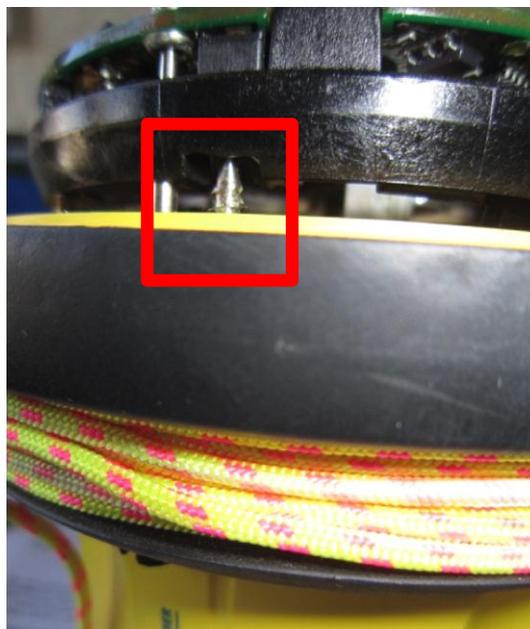


Figura 5. Detalle del tornillo manipulado de la radiobaliza

<sup>3</sup> CNCS: Centro nacional de coordinación de salvamento, de SASEMAR, situado en Madrid

Según el Real Decreto 543/2007 los buques de pesca litoral, como es el B/P CISNE II, deben llevar dos balsas salvavidas que se ajusten a lo dispuesto en el Código internacional de dispositivos de salvamento (código IDS). Dicho código establece que las balsas salvavidas deben estar provistas de una boza resistente de longitud igual por lo menos a 10 m más la distancia que haya entre la posición de estiba y la flotación de navegación marítima con calado mínimo, o 15 m si esta distancia es mayor. No existen prescripciones relativas a la longitud máxima de la boza.

## 5. CONCLUSIONES

La Comisión ha concluido que este accidente se produjo como consecuencia de la falta de una eficaz vigilancia de la navegación por parte del patrón del pesquero. No se aprecian otras causas como desencadenantes de los hechos.

Aunque no se puede asegurar, es posible que nadie fuera ejerciendo la guardia adecuada de la navegación. La posibilidad de que el buque navegara con tres tripulantes en lugar de cuatro, sin cumplir con las condiciones de la resolución de despacho, pudo motivar que el patrón debiera dedicarse a otras tareas a bordo, sin poder prestar la debida atención a la navegación.

## 6. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

No se han formulado recomendaciones de seguridad.

## 7. LECCIONES DE SEGURIDAD

Es preciso que los patrones de pesqueros cumplan estrictamente las disposiciones del RIPA y mantengan en todo momento durante la navegación una eficaz vigilancia visual y auditiva, especialmente en lo que se refiere a evaluar y reaccionar con suficiente antelación en aquellos casos en los que pueda existir un riesgo de embarrancada.

\* \* \*