



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-21/2022

Hundimiento del buque CHARPAT SEGUNDO a la salida del puerto de Ibiza (Islas Baleares), el 19 de enero de 2022, con resultado de un fallecido.

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.

Hundimiento del buque CHARPAT SEGUNDO a la salida del puerto de Ibiza (Islas Baleares), el 19 de enero de 2022, con resultado de un fallecido.



Figura 1. B/P CHARPAT SEGUNDO.



Figura 2. Lugar del accidente.

1. SÍNTESIS

El día 19 de enero de 2022 el buque de pesca (B/P) CHARPAT SEGUNDO salió del puerto de Ibiza con tres tripulantes a bordo con destino al puerto de Benicarló para realizar tareas de mantenimiento.

A la salida del puerto de Ibiza el gobierno del buque se transfirió al piloto automático, al que se le iban introduciendo los sucesivos valores del rumbo deseado, cuando súbitamente, el buque chocó con las rocas de la Isla Grossa, provocando una vía de agua en proa de grandes dimensiones.

El patrón trató de volver a puerto, pero antes de llegar el buque se hundió cerca de la bocana.

Sus tres tripulantes cayeron al agua donde fueron recogidos por la embarcación de rescate del buque FORMENTERA JET.

Como consecuencia del hundimiento el patrón del buque falleció.

1.1. Investigación

La CIAIM recibió la notificación del suceso el día 19 de enero de 2022. 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 13 de julio de 2022 y, tras su posterior aprobación, fue publicado en agosto de 2022.

Hundimiento del buque CHARPAT SEGUNDO a la salida del puerto de Ibiza (Islas Baleares), el 19 de enero de 2022, con resultado de un fallecido.

2. DATOS OBJETIVOS

DATOS DEL BUQUE	
Nombre	CHARPAT SEGUNDO
Pabellón / registro	España / Palma de Mallorca
Identificación	Matrícula: 3ª-PM-1-2033 MMSI: 224051330 Distintivo de llamada: EA3368
Tipo	Buque de pesca de arrastre.
Características principales	Eslora total: 19,95 m Eslora entre perpendiculares: 18,00 m Manga: 5,25 m Puntal: 2,68 m Arqueo bruto: 60,59 GT, 39,97 TRB Material del casco: Madera. Propulsión: Una hélice de palas fijas. Motor: Un motor diésel Caterpillar 3508 T-5C de 316 kW a 1300 rpm.
Propiedad y gestión	El buque es propiedad de la empresa Charpat Pesca S.L.
Sociedad de clasificación	Sin clasificar.
Pormenores de construcción	Construido el año 1990 por el astillero José L. Rodríguez Serrano en Vinaroz (Castellón).
Dotación mínima de seguridad	3 tripulantes.
Máximo de personas a bordo	6 personas.
PORMENORES DEL VIAJE	
Puertos de salida / llegada	Salida del puerto de Ibiza y llegada prevista al puerto de Benicarló (Castellón).
Tipo de viaje	A varadero para mantenimiento y reparación.
Información relativa a la carga	Sin carga a bordo.
Dotación	3 tripulantes, enrolados respectivamente como patrón, mecánico y marinero.
Documentación	No se han encontrado deficiencias relacionadas con el accidente.
INFORMACIÓN RELATIVA AL SUCESO	
Tipo de suceso	Colisión y hundimiento.
Fecha y hora	19 de enero de 2022, 19:26 hora local.
Localización	38° 54,2' N, 001° 27,4' E.
Operaciones del buque	Navegando.
Lugar a bordo	Proa.
Daños sufridos en el buque	Hundimiento.
Heridos / desaparecidos a bordo	Un fallecido.
Contaminación	No.
Otros daños externos al buque	No.
Otros daños personales	No.
CONDICIONES MARÍTIMAS Y METEOROLÓGICAS	
Viento	Viento del noroeste de fuerza 3 en la escala de Beaufort.
Estado de la mar	Marejada (grado 3 en la escala Douglas).
Visibilidad	Buena (superior a 10 km). El ocaso solar se había producido a las 17:58:59 por el azimut 244°. El orto lunar no se produciría hasta las 19:28:16 por el azimut 64°.
INTERVENCIÓN DE AUTORIDADES EN TIERRA Y REACCIÓN DE SERVICIOS DE EMERGENCIA	
Organismos intervinientes	SASEMAR.
Medios utilizados	E/S SALVAMAR ACRUX. Buque de pasaje FORMENTERA JET.
Rapidez de la intervención	Inmediata.
Medidas adoptadas	Movilización de medios de rescate.
Resultados obtenidos	Rescate de dos naufragos.

Hundimiento del buque CHARPAT SEGUNDO a la salida del puerto de Ibiza (Islas Baleares), el 19 de enero de 2022, con resultado de un fallecido.

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 enero de 2022 los tres tripulantes del buque CHARPAT SEGUNDO tenían planeado llevar el buque al muelle de reparaciones del puerto de Benicarló.

Aproximadamente a las 11:00 horas los tres tripulantes se reunieron en el puerto pesquero de Ibiza para preparar el barco para el viaje. Desembarcaron los artes de pesca, las puertas de arrastre y embarcaron los víveres y demás pertrechos que necesitaban para realizar la travesía de Ibiza a Benicarló.

Cuando terminaron de embarcar toda la carga y de preparar el buque para la travesía acordaron verse de nuevo a las 19:00 horas para iniciar el viaje. Cada uno de los tripulantes volvió a su casa.

Unos minutos antes de las 19:00 horas el mecánico llegó al puerto y casi a continuación también llegó el marinero. Estuvieron esperando unos minutos y enseguida llegó el patrón del buque. Los tres tripulantes embarcaron y salieron del puerto de Ibiza a las 19:12 horas.

Tras separarse del muelle el patrón estaba en el puente de gobierno mientras que el mecánico se encargaba de estibar los cabos y las defensas de proa y el marinero hacía lo mismo en popa.

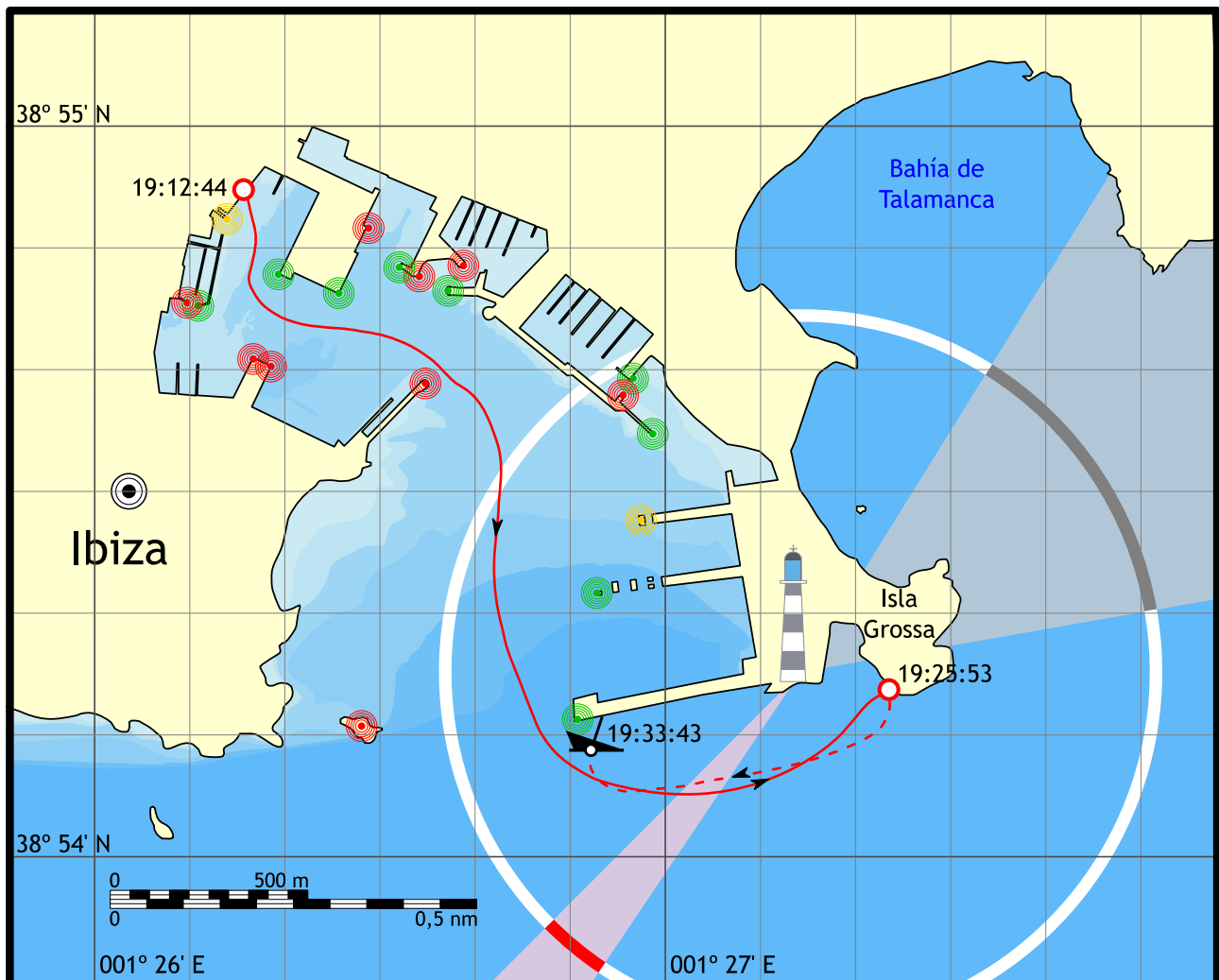


Figura 4. Ruta del buque CHARPAT SEGUNDO.

Una vez que terminaron con estas tareas el marinero se quedó en la cubierta y el mecánico subió al puente de gobierno con el patrón.

Mientras el patrón se encargaba de la navegación el mecánico empezó a rellenar el Diario Electrónico de Pesca. Al ser la primera vez que el mecánico rellenaba el diario y ser un viaje no dedicado a la pesca, al mecánico le surgieron algunas dudas sobre cómo cumplimentar todos los campos del diario. El mecánico intentó llamar por

Hundimiento del buque CHARPAT SEGUNDO a la salida del puerto de Ibiza (Islas Baleares), el 19 de enero de 2022, con resultado de un fallecido.

teléfono móvil a un compañero de la cofradía de pesca para preguntarle sus dudas, pero la cobertura desde el interior del puente era muy mala por lo que se salió al exterior del puente, en la banda de estribor.

Una vez que terminó la llamada, el mecánico volvió al puente y vio que el buque estaba navegando con el piloto automático activado y al patrón estaba muy irritado porque el plóter no funcionaba. En ese momento navegaban a una velocidad entre 9,0 kn y 9,5 kn.

El mecánico se percató de que desde el interior del puente ya no veían el faro de Botafoc pero tampoco las luces de la bahía de Talamanca por lo que alertó al patrón de que posiblemente estaban navegando muy cerca de la costa.

Unos segundos más tarde el buque chocó contra las rocas de la Isla Grossa.

Tras comprobar los tres tripulantes que todos ellos se encontraban bien, el patrón maniobró el buque para dirigirse de vuelta al puerto de Ibiza y se quedó bloqueado sin saber reaccionar. El mecánico realizó una llamada por teléfono móvil para que en el puerto de Ibiza se preparase la grúa pórtico para poner el buque en seco cuando llegasen y ordenó al marinero que cogiera los chalecos salvavidas que se encontraban estibados en un compartimento en proa, bajo la cubierta. El mecánico fue a la proa a evaluar los daños sufridos por el buque, pero con la oscuridad no pudo ver nada y regresó al puente.

Ya en el puente, el marinero informó que no había podido coger los chalecos salvavidas porque todos los espacios de proa, bajo cubierta estaban inundados. A continuación, el mecánico se dirigió a la cámara de máquinas para poner en funcionamiento las bombas de achique. El mecánico avanzó hasta la zona de popa para intentar arrancar el motor auxiliar pero no tuvo éxito. En ese mismo momento el motor principal se paró al entrar agua por la admisión de aire. El mecánico tuvo que salir nadando de la cámara de máquinas.



Figura 5. Zona de hundimiento del buque CHARPAT SEGUNDO.

El mecánico y el marinero soltaron una de las balsas salvavidas, situada en estribor y la tiraron al agua sin abrirla.

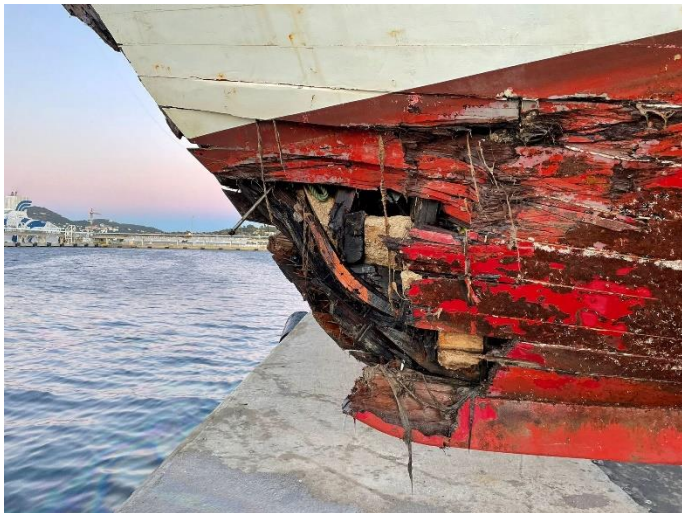


Figura 6. Daños en la proa del B/P CHARPAT SEGUNDO.
(Diario de Ibiza)

A las 19:30 horas, el mecánico volvió al puente donde estaba el patrón. Intentó realizar una llamada selectiva digital (*distress*) pero el equipo ya no parecía funcionar. El mecánico consiguió contactar por medio de su teléfono móvil con el CNCS¹.

Al estar el buque con la proa hundida los tres tripulantes decidieron situarse en la popa del barco, sentados sobre la regala y agarrados a las defensas del buque que actuaban como flotadores.

Al progresar la inundación por los distintos espacios del buque más a popa, el buque empezó nivelarse lentamente. De forma repentina y sin avisar a los otros dos tripulantes el patrón se levantó y corrió hacia la proa del buque para subir al puente. El mecánico y el marinero le gritaron para que volviera porque en el puente ya no se podía hacer nada. El patrón estaba

regresando a popa con sus compañeros cuando, al nivelarse el buque, el agua acumulada en proa corrió por toda la cubierta hacia popa barriendo al patrón y tirándolo sobre la cubierta, boca abajo.

Inmediatamente el buque se hundió y los tres tripulantes cayeron al agua separados. En un primer momento el mecánico y el marinero lograron encontrarse y con alguna luz que quedaba encendida en el buque consiguieron encontrar al patrón, inconsciente. Cuando lo alcanzaron le colocaron una pieza de madera bajo la cabeza para mantenerle a flote y le arrastraron hacia el espigón del muelle.

A las 19:31 horas el CNCS informó al CCS² Palma de la activación de la radiobaliza del B/P CHARPAT SEGUNDO.

A las 19:37 horas el CCS Palma observó en la pantalla del AIS³ que el buque FORMENTERA JET estaba saliendo del puerto de Ibiza. Se contactó con el buque y se le instruyó que procediera inmediatamente a dar asistencia al B/P CHARPAT SEGUNDO.

A las 19:40 horas, el buque FORMENTERA JET informó por el canal 11 de VHF al CCS Palma que estaba en el lugar del accidente, que tenían a una persona en el agua en el costado y que procedían a arriar el bote de rescate. Los tres náufragos fueron embarcados en el bote de rescate.

A las 19:55 horas, los tres tripulantes ya se encontraban en el puerto de Ibiza. Desde allí fueron trasladados al hospital Can Mises de Ibiza. El mecánico y el marinero fueron atendidos por hipotermia mientras que se declaró el fallecimiento del patrón.

La E/S SALVAMAR ACRUX recogió la radiobaliza y las dos balsas salvavidas del pesquero.

El pesquero fue reflotado el día 30 de enero de 2022, procediéndose a su desguace.

¹ Centro Nacional de Coordinación de Salvamento, de SASEMAR

² Centro de Coordinación de Salvamento.

³ *Automatic Identification System*. SIA, Sistema de Identificación Automática.

4. ANÁLISIS

4.1. Análisis toxicológico

El artículo 32 del Real Decreto 36/2014, de 24 de enero, por el que se regulan los títulos profesionales del sector pesquero, fija un límite no superior a 0,05 % de nivel de alcohol en sangre, o 0,25 mg/l de alcohol en aliento, para capitanes, oficiales y para otros miembros de la tripulación que desarrollen cometidos relacionados con la seguridad, la protección y el medio ambiente marino.

Tras el accidente se practicaron análisis toxicológicos al cuerpo del patrón fallecido. Dichos análisis revelaron la presencia de etanol, en una concentración de 2,06 gr/l de etanol en sangre. La tasa de alcoholemia detectada en el cuerpo del fallecido, tomando una densidad del etanol igual a 0,789g/l, equivale a una concentración de 0,26% en sangre, es decir, cinco veces superior al límite reglamentario.

El informe emitido por el Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses que realizó los análisis indica que “estas concentraciones originan una alteración en la capacidad de respuesta, así como en la apreciación de estímulos o señales de alerta”.

4.2. Registros AIS

En la siguiente tabla se recogen los registros del AIS del B/P CHARPAT SEGUNDO desde su salida de puerto hasta que se produjo el accidente:

Tabla 1. Registros AIS del B/P CHARPAT SEGUNDO hasta que se produjo el accidente.

HORA	SOG ⁴ (kn)	COG ⁵ (°)
19:12	0,3	18
19:13	1,9	178
19:14	4	180
19:15	4,3	181
19:16	6,6	106
19:17	6,8	100
19:18	8,3	129
19:19	8,5	178
19:20	8,7	180
19:21	9,4	158
19:22	8,9	121
19:23	9,4	89
19:24	9,3	60
19:25:43	9,2	63
19:25:53	0,4	67

En la tabla se puede observar cómo la velocidad disminuye repentinamente de 9,2 kn a 0,4 kn, lo cual concuerda con las declaraciones de los tripulantes que afirman que la colisión se produjo de manera imprevista, al no haberse percatado de la cercanía de la costa.

El patrón solía navegar de modo manual hasta que salían de puerto, momento en el que comenzaban a hacer uso del piloto automático. En el momento del accidente, según manifiestan, el pesquero se encontraba navegando con el piloto automático. A la vista de la trayectoria seguida por el buque (ver Figura 4 y Tabla 1), la introducción de nuevos rumbos en el piloto automático era constante. Estas debieron realizarse sin prestar la debida atención.

El Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes (RIPA) indica en regla nº5 que:

Todos los buques mantendrán en todo momento una eficaz vigilancia visual y auditiva, utilizando asimismo todos los medios disponibles que sean apropiados a las circunstancias y condiciones del momento, para evaluar plenamente la situación y el riesgo de abordaje.

⁴ Velocidad Sobre el Fondo. Speed Over Ground.

⁵ Rumbo Sobre el Fondo. Course Over Ground.

Hundimiento del buque CHARPAT SEGUNDO a la salida del puerto de Ibiza (Islas Baleares), el 19 de enero de 2022, con resultado de un fallecido.

El patrón del buque sabía que la hora a la que ellos estaban saliendo del puerto de Ibiza coincidía con la hora de regreso de numerosos buques de pesca de pequeño porte que habían salido a faenar al día, por lo que quizás, el patrón, con la intención de disponer de la ayuda a la navegación proporcionada por el radar, trató de configurar este equipo una vez iniciada ya la navegación. Aunque el equipo nunca había fallado con anterioridad, las dificultades que tuvo ese día con el aparato le hicieron concentrar toda su atención en esa tarea y no prestar la debida vigilancia a la navegación.

La alta demanda de atención y concentración para solucionar los problemas con el radar disminuyó su capacidad, ya mermada por la alcoholemia, para estar atento al resto de estímulos del ambiente, como la presencia de las rocas en su trayectoria.

4.3. Gestión de la emergencia. Abandono del buque

En la Tabla 2 se han representado los registros AIS del B/P CHARPAT SEGUNDO desde que se produce la colisión hasta el momento de su hundimiento

Tabla 2. Registros AIS del B/P CHARPAT SEGUNDO hasta el momento del hundimiento.

HORA	SOG (kn)	COG (°)
19:26	0,4	333
19:27	4,4	192
19:28	7,5	250
19:29	6,9	259
19:30	6,3	266
19:31	3,5	301
19:32	1,4	355
19:33	0,7	24

Se observa que, tras producirse el accidente, el patrón puso rumbo a puerto, al no ser plenamente conscientes del riesgo de hundimiento inmediato y pensar que les daría tiempo a llegar a puerto y sacar el barco con un *travel-lift* antes del hundimiento. Los datos de la Tabla 2 muestran que la última posición emitida por el pesquero fue a las 19:33 horas, es decir 7 minutos más tarde de que se produjera el accidente, lo cual pone en relieve la rapidez en la que se produjo el embarque de agua.

En la Figura 6, se aprecian los graves daños ocasionados en la proa del pesquero. El primer compartimento en inundarse fue el del sollado, pasando inmediatamente el agua a la cámara de máquinas, al no ser los mamparos de separación totalmente estancos. La rapidez con la que progresaba la inundación hizo imposible el uso de las 3 bombas de achique ubicadas en la cámara de máquinas.

Los tripulantes no pudieron coger los chalecos salvavidas, al estar inundado el compartimento de proa donde se estaban.



Figura 7. Balsas salvavidas del B/P CHARPAT SEGUNDO.

Una de las balsas salvavidas fue liberada del pesquero manualmente por el mecánico, pero no la abrió para no perder tiempo debido a la rapidez con la que se estaba produciendo el embarque de agua.

Las dos balsas salvavidas quedaron a flote cerradas una vez que el barco se hundió, una de ellas flotando libremente, y la segunda unida mediante su rabiza al barco hundido.

Ambas balsas disponían de zafas hidrostáticas para su liberación, calibradas para soltar las balsas a una profundidad de entre 1,5 y 4m, y rabizas de unos 25m unidas a los mecanismos de disparo de las balsas. De esta manera, cuando un buque se hunde, la zafa hidrostática libera la balsa, que sale a la superficie sin abrirse unida al barco por la rabiza de 25m. Cuando el buque se hunde a una profundidad superior a la longitud de la rabiza, ésta activa el mecanismo de disparo de la balsa, que se despliega automáticamente. En este caso, ambas balsas estaban estibadas sobre la superestructura, a sendas bandas del puente de gobierno (ver Figura 1), unos 5m por encima de la quilla. El pesquero se hundió a una profundidad de unos 25m, por lo que la profundidad a la que quedó el anclaje de las balsas fue insuficiente para desplegar totalmente la rabiza y provocar el inflado de la balsa que se encontró flotando unida al barco.

Una vez en tierra se comprobó que los mecanismos de apertura de las balsas salvavidas funcionaban correctamente.

El CNCS recibió la emisión de la posición de la radiobaliza del pesquero, un minuto más tarde de que el mecánico alertara telefónicamente de la emergencia. Los tripulantes no hicieron uso de la llamada selectiva digital, supuestamente por no funcionar el equipo como consecuencia de la inundación. No obstante, tal como se aprecia en vídeos e imágenes, el pesquero tuvo iluminación hasta el momento de hundirse.

El mecánico se encargó de la gestión de la emergencia al estar el patrón en estado de shock. El mecánico, disponía del título de patrón costero polivalente, de patrón local de pesca y de operador restringido del sistema mundial de socorro y seguridad entre otros.

El cambio de posición del pesquero de aproado a aporado hizo que el agua embarcada en cubierta se desplazara provocando la caída del patrón sobre la misma, inmediatamente el barco se hundió. Al no llevar puesto el chaleco salvavidas, sus vías respiratorias permanecieron demasiado tiempo bajo el agua antes de poder ser rescatado por los tripulantes, resultando infructuosas todas las maniobras de reanimación que se le practicaron.

5. CONCLUSIONES

Del análisis del accidente se concluye que la causa del mismo fue la falta de atención a la navegación por parte del patrón, por las siguientes causas:

- Capacidades psicofísicas reducidas por la alcoholemia.
- Centrarse en el arreglo o configuración del radar marino video-plóter.

El uso del chaleco salvavidas hubiera logrado que tras el hundimiento del pesquero las vías respiratorias del patrón hubieran permanecido fuera del agua, aumentando sus posibilidades de sobrevivir.

6. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

No se han formulado recomendaciones sobre seguridad.

7. LECCIONES DE SEGURIDAD

El consumo de alcohol merma gravemente la capacidad de gobernar una embarcación e incrementa el riesgo de verse involucrado en un accidente marítimo.

Se reitera la importancia del uso del chaleco salvavidas, para lo cual es imprescindible que su estiba se realice en un lugar fácilmente accesible, preferiblemente diferentes para los chalecos de trabajo y de abandono, para una disponibilidad inmediata en situaciones adversas.

La realización frecuente de ejercicios de abandono es la mejor manera de familiarizarse con el uso de los dispositivos de salvamento y los equipos de radiocomunicaciones.

Es necesario gobernar en modo manual hasta salir de puntas y comprobar que el buque o embarcación está libre de cualquier zona de peligro (bajos, islotes, etc.) antes de conectar el piloto automático.