



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-31/2022

Abordaje entre el pesquero BLANDA TERCERO y la embarcación de recreo POUPOUN, a 13 millas de Blanes (Gerona), el 15 de julio de 2021, con resultado del hundimiento de la embarcación de recreo.

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.

Abordaje entre el pesquero BLANDA TERCERO y la embarcación de recreo POUPOUN, a 13 millas de Blanes (Gerona), el 15 de julio de 2021, con resultado del hundimiento de la embarcación de recreo.



Figura 1. B/P¹ BLANDA TERCERO



Figura 2. Velero POUPOUN



Figura 3. Lugar del accidente

1. SÍNTESIS

El día 14 de julio de 2021 sobre las 11 horas, el velero POUPOUN, con dos tripulantes a bordo partió de Ciutadella de Menorca en dirección al puerto de Sant Feliu de Guixols (Girona).

El día 15 de julio a las 05:45 horas, el B/P BLANDA TERCERO partió del puerto de Blanes (Gerona) con 4 tripulantes a bordo hacia su caladero habitual.

A las 07:03 horas, se produjo el abordaje entre las dos embarcaciones a unas 13 millas al ESE de Blanes. El velero se hundió rápidamente siendo rescatados sus dos tripulantes por la tripulación del pesquero y llevados a puerto en perfecto estado de salud.

1.1. Investigación

La CIAIM recibió la notificación del suceso el día 15 de julio 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 17 de noviembre de 2022 y, tras su posterior aprobación, fue publicado en marzo de 2023.

¹ Buque de pesca

Abordaje entre el pesquero BLANDA TERCERO y la embarcación de recreo POUPOUN, a 13 millas de Blanes (Gerona), el 15 de julio de 2021, con resultado del hundimiento de la embarcación de recreo.

2. DATOS OBJETIVOS

DATOS DEL BUQUE / EMBARCACIÓN		
Nombre	BLANDA TERCERO	POPOUN
Pabellón / registro	España/Blanes	Francia/Port Vendres
Identificación	Matrícula 3ª-BA-2-3968 MMSI:224095390 Distintivo de llamada: EA9527	Matrícula: B55500 Distintivo de llamada: FAH6779
Tipo	Pesquero de arrastre de fondo en el mediterráneo (Litoral)	Velero monocasco. Modelo BAVARIA 37'
Características principales	Eslora total: 26,65 m Eslora (L): 22,94 Manga: 6,13 m Arqueo bruto: 81,40 GT/68,68 TRB Material del casco: P.R.F.V Propulsión: Motor GUASCOR FC240TASP de 250 kW	Eslora: 11,1 m Manga: 3,68 m Categoría de diseño (CE): A Superficie vélica: 57 m ² Material del casco: P.R.F.V. Propulsión: Vela. Motor VOLVO de 21 kW
Propiedad y gestión	MIRELID 2011, S.L	Dos particulares
Sociedad de clasificación	No clasificado	No clasificada
Pormenores de construcción	Construido el año 1989 por Astilleros LEHIMO S.A (Castellón)	Bavaria Yachtbau en Giebelstadt (Alemania), en el año 2001
Dotación mínima de seguridad	4 tripulantes	-
PORMENORES DEL VIAJE		
Puertos de salida / llegada	Salida de Blanes (Girona) y llegada prevista al mismo puerto	Salida de Ciutadella de Menorca (Islas Baleares) y llegada prevista a Port-Vendres (Francia)
Información relativa a la carga	Artes de pesca y combustible	Combustible
Dotación	Cuatro tripulantes:1 patrón y 3 marineros	2
Documentación	No se han encontrado deficiencias	No se han encontrado deficiencias
INFORMACIÓN RELATIVA AL SUCESO		
Tipo de suceso	Abordaje	
Fecha y hora	15 de julio de 2021, 07:03 hora local	
Localización	41° 35,85'N, 003° 03,37'E	
Operaciones del buque	En navegación hacia el caladero	En navegación
Lugar a bordo	Amura de estribor	Amura de babor
Daños sufridos en el buque	Daños en el pasamanos de la amura de estribor	Hundimiento
Fallecidos / desaparecidos / heridos a bordo	No	No
Contaminación	Las correspondientes al hundimiento del velero. No se detectó	
Otros daños externos al buque	No	
Otros daños personales	No	
CONDICIONES MARÍTIMAS Y METEOROLÓGICAS		
Viento	Viento del N y NW (320° a 350°) con Fuerza 3 (15 a 20 km/h) y rachas de 25 a 30 km/h, de acuerdo con estimaciones de la Agencia Estatal de Meteorología.	
Estado de la mar	Mar de viento: marejadilla, con altura significativa de olas en torno a 0,4 m. Mar de fondo del este (100° a 110°) con olas de 0,3 m.	
Visibilidad	Buena, de 10 km o más	
INTERVENCIÓN DE AUTORIDADES EN TIERRA Y REACCIÓN DE SERVICIOS DE EMERGENCIA		
Organismos intervinientes	SASEMAR, Guardia Civil de Blanes, Sistema de Emergencias Médicas (SEM)	
Medios utilizados	Ambulancia	
Rapidez de la intervención	Inmediata	
Medidas adoptadas	Movilización de una ambulancia	
Resultados obtenidos	Rescate de los tripulantes del velero	

Abordaje entre el pesquero BLANDA TERCERO y la embarcación de recreo POUPOUN, a 13 millas de Blanes (Gerona), el 15 de julio de 2021, con resultado del hundimiento de la embarcación de recreo.

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.

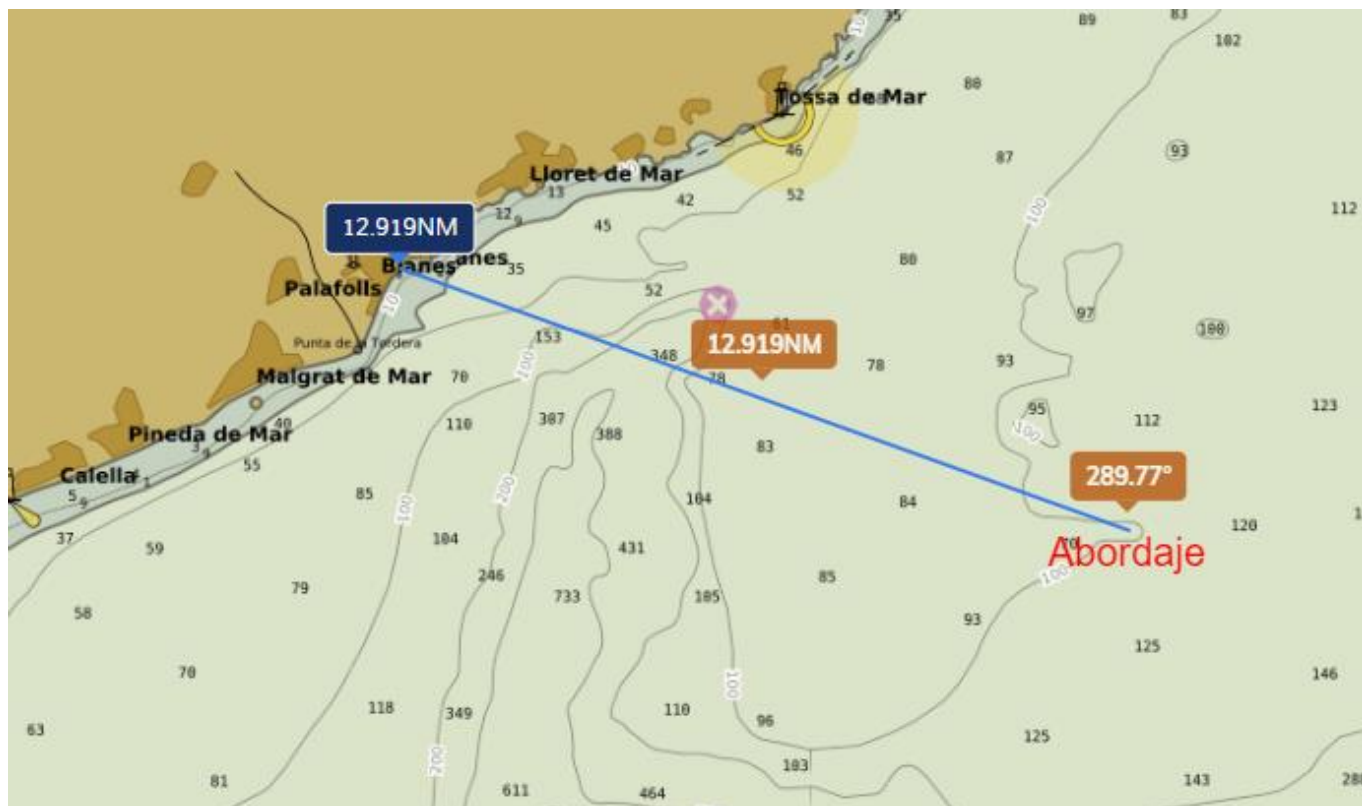


Figura 4. Posición del abordaje (imagen: elaboración propia sobre carta del Instituto Hidrográfico de la Marina)

El día 14 de julio de 2021, sobre las 11 horas de la mañana, el velero de recreo POUPOUN, tripulado por un patrón y su mujer, de 73 y 63 años, respectivamente, partió de Ciutadella de Menorca, en dirección a San Feliu de Guixols (Gerona), navegando a motor. En el momento de salir de puerto el viento era del noreste, fuerza Beaufort 1-2. Una vez dejó atrás la isla, puso rumbo 350°.

El día 15 de julio a las 05:45 horas, el B/P BLANDA TERCERO partió del puerto de Blanes, con 4 tripulantes a bordo, a una velocidad de unos 10 nudos, rumbo a su caladero habitual que se encontraba a unas 2 horas de navegación.

A las 06:00 horas del día 15, el velero POUPOUN paró el motor e inició la navegación a vela. A las 06:40 horas, uno de los tripulantes bajó a la cabina a preparar un café, unos minutos más tarde también bajó el patrón, regresando ambos a cubierta diez minutos más tarde. A las 6:30 horas cayó ligeramente a babor, poniendo rumbo 340°.



Figura 5. Daños ocasionados en el B/P BLANDA TERCERO

A las 07:00 horas, el velero navegaba a vela amurado a estribor en ceñida, recibiendo el viento del N-NE, a una velocidad de unos 5 nudos, estando sus dos tripulantes en cubierta. En ese momento el pesquero navegaba con rumbo 110° a una velocidad de 10,5 nudos. El patrón del pesquero se encontraba en el puente, uno de los marineros en la cámara de máquina y los otros dos marineros descansando.

A las 07:03 horas, se produjo el abordaje impactando la amura de estribor del pesquero con la amura de babor del velero. El impacto ocasionó una gran vía de agua al velero, cuyo mástil se rompió y cayó sobre la cubierta del pesquero, abollando su pasamanos. (Figura 5).

Al percatarse del abordaje el patrón del pesquero paró el motor principal, los tripulantes del pesquero

Abordaje entre el pesquero BLANDA TERCERO y la embarcación de recreo POUPOUN, a 13 millas de Blanes (Gerona), el 15 de julio de 2021, con resultado del hundimiento de la embarcación de recreo.

subieron a la cubierta para ver lo que pasaba. Observaron que la flotabilidad del velero era crítica, por lo que lanzaron a sus tripulantes dos aros salvavidas y desplegaron la escala para facilitarles el acceso al pesquero.

El velero se hundió rápidamente a una profundidad de entre 110 y 120 m, pudiendo únicamente el patrón recuperar una bolsa que tenían en cubierta.

A las 07:26 horas el CCS² Barcelona, a través del canal 16 de VHF, escuchó al pesquero BLANDA TERCERO informar del abordaje. Comunicaron que el velero se había hundido en la latitud 41° 35,85' N y longitud 3° 3,37' E y que se dirigían al puerto de Blanes con los 2 tripulantes del velero abordado.

Inmediatamente se movilizó una ambulancia para que les estuviera esperando a su llegada a puerto.

A las 08:33 horas, el pesquero atracó en el puerto de Blanes.

Los dos náufragos desembarcaron del pesquero y fueron sometidos a un reconocimiento médico, siendo dados de alta sin necesidad de traslado a un centro hospitalario, al encontrarse en perfecto estado de salud.

4. ANÁLISIS

El abordaje se produjo a las 07:03 horas aproximadamente, las condiciones meteorológicas y marítimas en el momento del accidente eran buenas, no habiendo problemas de visibilidad.

El pesquero navegaba con ayuda del piloto automático a una velocidad de unos 10,5 nudos, como se aprecia en la Tabla 1, en la que se reflejan alguno de los parámetros recogidos por el SIA³ del pesquero.

Tabla 1. Parámetros suministrados por el SIA del B/P BLANDA TERCERO.

HORA	SOG ⁴ (kn)	COG ⁵ (°)
07:02:25	10,7	111
07:02:35	10,7	111
07:02:44	10,6	111
07:03:15	11,1	104
07:03:36	10,5	103
07:03:44	5,4	125
07:04:02	3,7	114
07:04:05	3,6	122
07:04:42	1,1	210
07:05:02	0,8	105

Hasta el momento del abordaje a las 07:03:36 horas, no se aprecian variaciones sustanciales del rumbo ni de la velocidad en el pesquero. En ese momento la velocidad se redujo súbitamente a 3,6 nudos en menos de 30 s.



Figura 6. Derrota del B/P BLANDA TERCERO

² Centro de Coordinación y Salvamento

³ Sistema de Identificación Automática. *Automatic Identification System*

⁴ Velocidad sobre el fondo, *Speed Over Ground*

⁵ Rumbo Sobre el fondo, *Course Over Ground*

Abordaje entre el pesquero BLANDA TERCERO y la embarcación de recreo POUPOUN, a 13 millas de Blanes (Gerona), el 15 de julio de 2021, con resultado del hundimiento de la embarcación de recreo.



Figura 7. Derrota aproximada del POUPOUN

Aunque no se tienen datos contrastados del rumbo y velocidad del velero, el puerto de salida (Ciudadela de Menorca) y el punto de abordaje trazan un rumbo (Figura 7) coincidente con el que llevaría el velero para dirigirse al puerto de San Feliu de Guixols. El velero llevaría aproximadamente rumbo 340° - 350° , lo que coincide con las declaraciones de sus tripulantes.

Esto permite concluir que se dio una situación de cruce entre los dos barcos, en la que el pesquero tenía al velero por su costado de estribor. Dicha situación de cruce es coherente con los daños en el pesquero, situados en la amura de estribor.

Resultaría difícil de asumir que la derrota del velero se corresponda con una navegación a vela y el velero amurado a estribor, pues el viento estimado (del 330 - 350 , según estimaciones de AEMET) le incidiría prácticamente por la proa. No obstante, los patrones de las dos embarcaciones coinciden en que el velero navegaba a vela o, al menos, que tenía las velas desplegadas por lo que es posible que, localmente, la dirección del viento (N-NE según el patrón del velero) en ese momento fuera algo diferente de las previsiones (N-NW según AEMET), e incidiera por la amura de estribor del velero tal como declaró su patrón.

4.1. Falta de vigilancia

El patrón del pesquero afirmó que el velero POUPOUN no apareció reflejado en la pantalla de su SIA (el velero no disponía de dicho sistema de identificación, no estando obligado a llevarlo), y que no detectó al velero en la pantalla del radar. El velero no llevaba reflector de radar, lo que habría dificultado su detección por el radar del pesquero. Las pantallas del SIA y del radar del pesquero están situadas

en la banda de babor del puente (ver Figura 8). Aunque el patrón manifestó que mantenía una vigilancia visual, no se percató de que por la banda contraria a la de las pantallas se estaba aproximando el velero. La visibilidad desde el puente del pesquero por la banda de aproximación del velero era buena, ver Figura 9 y Figura 10.

Los equipos de ayuda a la navegación se encuentran situados en la banda de babor impidiendo la visibilidad por esta banda, aunque en este caso no tenga repercusión sobre el accidente. (Ver Figura 8)

Los tripulantes del velero no se percataron de la presencia del pesquero hasta que se produjo el abordaje, según indicaron, al impedirles la vela una correcta visión por proa. Dichas declaraciones se contradicen con las del patrón del pesquero, que afirma que los tripulantes del velero no estaban en cubierta cuando se produjo el abordaje, saliendo de la cabina al percatarse del accidente. Los tripulantes del velero tampoco escucharon el sonido del motor del pesquero que, en condiciones bonacibles, y si estaban navegando a vela desde la bañera del velero, debieron haber percibido con suficiente antelación, aun considerando que la dirección del viento no favorecía la propagación del sonido desde el pesquero hacia el velero.

Abordaje entre el pesquero BLANDA TERCERO y la embarcación de recreo POUPOUN, a 13 millas de Blanes (Gerona), el 15 de julio de 2021, con resultado del hundimiento de la embarcación de recreo.



Figura 8. Zona de babor

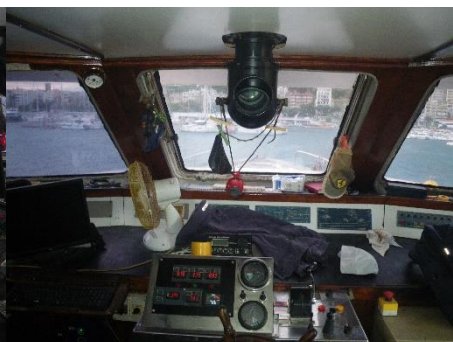


Figura 9. Zona central

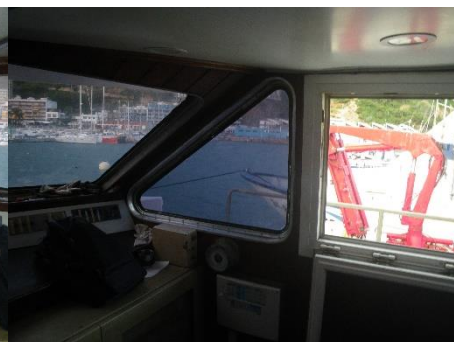


Figura 10. Zona de estribor

4.2. Periodos de descanso

El velero POUPOUN partió de Ciutadella de Menorca el día 14 de julio por la mañana. El accidente ocurrió el día 15 de julio a las 07:03 horas, por lo que en ese instante llevaban más de 20 horas de navegación. En este periodo de tiempo, el patrón había descansado un total de 2 horas, repartidas en 2 intervalos de tiempo de 1 hora cada uno, mientras que su mujer había descansado únicamente una hora. El resto de tiempo habían permanecido de guardia, por lo que no habían descansado lo suficiente cuando se produjo el abordaje.

El patrón del pesquero llevaba únicamente una hora y 15 minutos de navegación, por lo que en su caso hay que descartar que estuviera fatigado.

4.3. Convenio sobre el Reglamento Internacional para prevenir los abordajes en la mar (1972) (RIPA).

Ambos barcos incumplieron la **Regla 5 Vigilancia** del Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en la Mar, al no mantener en todo momento una eficaz vigilancia visual y auditiva, como así se desprende de las declaraciones de los tripulantes, en la que todos manifiestan que no se percataron de la presencia de otro barco a rumbo de colisión hasta que se produjo el abordaje.

El B/P BLANDA TERCERO incumplió la **Regla 15 Situación de cruce**, pues tenía al velero por su costado de estribor, y debía por tanto mantenerse apartado de su derrota. Pudo haber incumplido también la **Regla 18 Obligaciones entre categorías de buques** del citado reglamento pues no tenía su maniobra restringida y el velero POUPOUN presumiblemente navegaba en esos momentos a vela.

Por otro lado, aunque el velero POUPOUN era la embarcación que debía seguir a rumbo, al observar que el pesquero no actuaba para evitar el abordaje, debería haber actuado con su propia maniobra para evitarlo, tal como establece **la Regla 17 Maniobra del buque que sigue a rumbo** del RIPA.

5. CONCLUSIONES

El abordaje entre el B/P BLANDA TERCERO y el velero POUPOUN se produjo porque en el momento del accidente el patrón del pesquero, que debía gobernar para ceder el paso, no estaba realizando una vigilancia eficaz en la navegación. Al accidente también contribuyó el hecho de que el velero, aunque tenía preferencia de paso, tampoco actuó para evitar el abordaje por no estar realizando una vigilancia eficaz de la navegación, como también estaba obligado. Como factores contribuyentes se observan los siguientes:

- Los tripulantes del velero llevaban más de 20 horas de navegación, no habiendo descansado lo suficiente.
- El patrón del pesquero estaba atento a la información que provenía de los dispositivos de ayuda a la navegación, en vez de realizar una vigilancia visual, que dadas las condiciones meteorológicas y marítimas reinantes en el momento del accidente hubiera sido la más apropiada.
- El velero no llevaba AIS ni reflector de radar.

Abordaje entre el pesquero BLANDA TERCERO y la embarcación de recreo POUPOUN, a 13 millas de Blanes (Gerona), el 15 de julio de 2021, con resultado del hundimiento de la embarcación de recreo.

6. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

No se han formulado recomendaciones de seguridad.

7. LECCIONES SOBRE SEGURIDAD

A los patrones de ambas embarcaciones:

1. Que sean conscientes de la importancia de realizar una vigilancia eficaz en la navegación, respetando en todo momento el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en la mar, 1972 (RIPA).

Para los patrones de embarcaciones de recreo que realizan navegaciones de altura:

2. Que instalen reflectores de radar.

La CIAIM publicó en el año 2014 publicó una serie de recomendaciones sobre seguridad basadas en los resultados generales de las investigaciones de abordajes realizadas hasta ese momento. Dichas recomendaciones siguen siendo necesarias para evitar este tipo de accidentes por lo que se recomienda su amplia difusión, estando disponibles en el siguiente enlace:

https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/pdf/A716DCAA-C5F2-4A40-9700-181042B3213A/125410/012014_RIPA_accesible.pdf.