



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-06/2021

Embarrancada del buque PINAR DEL RIO, en la bocana del puerto de Denia
(Alicante), el 16 de agosto de 2019

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. Buque PINAR DEL RIO



Figura 2. Localización del accidente

1. SÍNTESIS

A las 23:20 horas del 16 de agosto de 2019, se produjo la embarrancada del buque PINAR DEL RIO, cuando navegaba por la bocana de entrada del puerto de Denia (Alicante), procedente del puerto de Ibiza. El buque embarrancó contra un bloque de hormigón sumergido de la escollera del Dique Norte de la bocana del puerto.

El accidente se produjo cuando el buque maniobraba para cruzarse con una embarcación de recreo que estaba navegando de salida por el canal.

No se produjeron daños personales. La gravedad de los daños sufridos a causa del accidente y el temporal que afectó a la zona los días siguientes hizo inviable el reflotamiento y reparación del buque, que fue finalmente desguazado.

1.1. Investigación

La CIAIM recibió la notificación del suceso el 17 de agosto de 2019. 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 la CIAIM en su reunión de 31 de marzo de 2021 y, tras su posterior aprobación, fue publicado en junio de 2021.

2. DATOS OBJETIVOS

DATOS DEL BUQUE / EMBARCACIÓN	
Nombre	PINAR DEL RIO
Pabellón / registro	Chipre / Limassol
Identificación	IMO nº: 9043952 MMSI: 212888000 Indicativo de llamada: 5BLQ4
Tipo	Catamarán de alta velocidad de pasaje y carga rodada
Características principales	Eslora total: 73,60 m Eslora entre perpendiculares: 71,00 m Manga: 26,00 m Arqueo bruto (GT): 3.454 Arqueo neto (NT): 1.041 Material de casco: Aluminio Propulsión: 4 motores diésel de 4.018 kW a 765 rpm
Propiedad y gestión	BALEARIA EUROLINEAS MARITIMAS (IMO nº: 1151878)
Pormenores de construcción	Construido en el año 1992 por International Catamarans Pty Ltd, en Hobart (Australia)
Sociedad de clasificación	Registro Italiano Navale (RINA)

Dotación mínima de seguridad	Doce tripulantes: capitán, primer oficial de puente, jefe de máquinas, primer oficial de máquinas, contraestre, dos marineros y cinco auxiliares de pasaje
PORMENORES DEL VIAJE	
Puertos de salida / llegada	Ibiza / Denia (Alicante)
Tipo de viaje	Nacional, línea regular
Información relativa a la carga	393 pasajeros, 79 vehículos, 1 moto y 1 semirremolque
Dotación	Veintidós tripulantes: capitán, primer oficial de puente, segundo oficial de puente, jefe de máquinas, segundo jefe de máquinas, primer oficial de máquinas, segundo oficial de máquinas, caldereta, contraestre, tres marineros, sobrecargo y nueve auxiliares de pasaje y camareros. Todos ellos tenían los títulos profesionales y los certificados de especialidad preceptivos para el desempeño de sus funciones.
Documentación	El buque tenía los certificados reglamentarios en vigor
INFORMACIÓN RELATIVA AL SUCESO	
Tipo de suceso	Embarrancada
Fecha y hora	16 de agosto de 2019, 23:16:16 hora local
Localización	I = 38° 50' 52'' N y L = 000° 07' 32'' E
Operaciones del buque	En maniobra de entrada a puerto
Lugar a bordo	Patín de estribor
Daños sufridos en el buque	Grietas y deformaciones estructurales del casco. Finalmente, pérdida total del buque
Fallecidos / desaparecidos / heridos a bordo	No
Contaminación	No
Otros daños externos al buque	No
Otros daños personales	No
CONDICIONES MARÍTIMAS Y METEOROLÓGICAS	
Viento	Del suroeste (210° a 240°) de 7 a 10 nudos de velocidad (fuerza 3 en la escala Beaufort) y rachas de 11 a 16 nudos
Estado de la mar	Marejadilla con altura de olas en torno a 0,3 metros y mar de fondo del sureste (130°) de 1 metro. Periodo medio del oleaje de 4 segundos.
Visibilidad	Buena (superior a 5 millas)
Marea	N/A
INTERVENCIÓN DE AUTORIDADES EN TIERRA Y REACCIÓN DE SERVICIOS DE EMERGENCIA	
Organismos intervinientes	Centro de Coordinación de Salvamento de Valencia (CCS Valencia) ¹ Centro Nacional de Coordinación de Salvamento de Madrid (CNCS Madrid) ¹ Capitanía Marítima de Alicante Centro de Control de la Policía Portuaria ² Servicio Marítimo de la Guardia Civil ³
Medios utilizados	Remolcador MARTA MATA ¹ Embarcación SALVAMAR DIPHDA ¹ Patrullera RIO LADRA ³
Rapidez de la intervención	Inmediata
Medidas adoptadas	Movilización de medios marítimos y terrestres para asistir al buque y controlar la contaminación del medio marino
Resultados obtenidos	El pasaje y la tripulación fueron evacuados y resultaron ilesos

¹ Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR)

² Autoridad Portuaria de Denia

³ Servicio Marítimo de la Guardia Civil (SMGC)

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 16 de agosto de 2019, sobre las 23:00 horas, el buque PINAR DEL RIO inició la maniobra de aproximación al puerto de Denia (Alicante), procedente del puerto de Ibiza, para cubrir la línea regular que estaba realizando entre dichos puertos.

En el puente de navegación se encontraban el capitán, el primer oficial de puente y el jefe de máquinas, que estaban de guardia. Además, estaban el segundo oficial de puente y el segundo jefe de máquinas, que habían embarcado el 10 de junio y estaban en proceso de entrenamiento y familiarización con el buque para tomar el relevo del primer oficial de puente y del jefe de máquinas, respectivamente. El resto de la tripulación se encontraba en la cubierta o en la cámara de máquinas, a la espera para realizar la maniobra de atraque.

El buque navegaba con el piloto automático, a un rumbo y una velocidad media respecto al fondo de 280° y 29 nudos, respectivamente. Los cambios de rumbo se realizaban manualmente a medida que eran necesarios para mantener la derrota. La posición se mostraba en la pantalla de un SIVCE⁴. La vigilancia del tráfico marítimo se realizaba visualmente y con la ayuda de dos radares de 9 GHz y del SIVCE, ya que este último superponía los datos del SIA⁵. Además, la sonda y el anemómetro estaban en funcionamiento.

A las 23:10 horas, el capitán del buque PINAR DEL RIO contactó con el práctico de Denia por el radioteléfono (canal 14 de VHF), para informarle de que estaban a 2 millas de la bocana y moderando máquina para realizar la maniobra de entrada a puerto.

El práctico le informó de que el buque RAMON LLULL estaba llegando a su atraque, en el muelle Pansa 1, y le previno de que controlase unas luces (de embarcaciones menores) en el canal de entrada, porque iba a haber fuegos artificiales en el puerto.

El capitán del buque PINAR DEL RIO tenía una exención a la obligatoriedad de utilización del servicio portuario de practicaje y, en la práctica, se limitaba a solicitar confirmación del práctico de que no había impedimento para realizar la maniobra de entrada a puerto.

A las 23:11 horas, el capitán del buque PINAR DEL RIO redujo la velocidad, pasó el modo de gobierno a manual y ordenó al jefe de máquinas moderar el régimen de marcha del sistema de propulsión.

A las 23:12 horas, el capitán del buque RAMON LLULL llamó al capitán del buque PINAR DEL RIO para informarle de que estaba saliendo un catamarán⁶ de la dársena portuaria y lo tuviera en cuenta.

A las 23:14 horas, el buque se encontraba navegando sobre el rumbo trazado en el plan de viaje para embocar el canal, pero el capitán consideró que había riesgo de abordaje con el catamarán que estaba saliendo y maniobró cayendo a estribor para pasar babor con babor. El buque continuó navegando fuera de la derrota establecida, a la espera de que el catamarán maniobrara para pasar a una distancia segura.

Finalmente, a las 23:16:16 horas, el buque PINAR DEL RIO chocó con el patín de estribor contra un bloque de hormigón sumergido del Dique Norte, provocando una fuerte vibración de la estructura y un gran estruendo, que sorprendió a los tripulantes y al pasaje.

A las 23:17 horas, el capitán dio instrucciones para preparar al pasaje. Primero la sobrecarga y luego el propio capitán, informaron al pasaje por megafonía de que el buque había embarrancado, que todo estaba bajo control y no había peligro, y que siguieran las instrucciones de la tripulación. A continuación, informó



Figura 3. Buque PINAR DEL RIO en el lugar del accidente

⁴ Sistema de información y visualización de cartas electrónicas.

⁵ Sistema de identificación automática.

⁶ Se trataba del catamarán para excursiones turísticas MUNDO MARINO DOS, de 25m de eslora y 12m de manga

al práctico de la situación y solicitó su asistencia y la del remolcador de puerto.

A las 23:19 horas, el capitán ordenó al jefe de máquinas y al primer oficial de cubierta que hicieran una rápida inspección de los espacios vacíos y de la cámara de máquinas. A su vuelta, informaron de que todos los espacios vacíos de estribor estaban dañados e inundándose, pero la cámara de máquinas estaba intacta, al igual que los compartimentos del patín de babor, y no se había observado el derrame de combustible (gasoil) en el agua. El capitán creyó que el patín de estribor estaba atrapado entre los bloques de hormigón y decidió ordenar la parada de los motores y quedar a la espera de recibir ayuda.

A las 23:20 horas, el capitán informó del suceso a la persona designada de la compañía, al director de flota de la compañía y al Centro de Coordinación de Salvamento de Valencia (CCS Valencia), a quien solicitó la asistencia de un remolcador. El CCS Valencia, tras preguntar por los daños estructurales que presentaba el buque y número de pasajeros y tripulantes, movilizó a la embarcación SALVAMAR DIPHDA y al remolcador MARTA MATA.

El práctico desembarcó del buque RAMON LLULL a la embarcación MARINA CARMEN, del servicio de practicaaje, y se dirigió en auxilio del buque PINAR DEL RIO. En el trayecto, a las 23:29 horas, llamó por teléfono al CCS Valencia para informar del suceso y solicitar que se movilizara a la embarcación SALVAMAR DIPHDA, desde su base en Jávea. También llamó a la embarcación GUADALUPE, del servicio de guardacostas de la Reserva Marina del Cabo de San Antonio, para que acudiera a socorrer al buque. Por último, informó al capitán marítimo de Alicante, quien ya estaba al tanto de lo sucedido.

A las 23:28 horas, el jefe de máquinas informó al capitán de que estaba entrando agua en la sala de máquinas, por lo que este último ordenó el cierre de las válvulas de suministro de combustible y cortar la electricidad de dicho espacio.

A las 23:44 horas, las embarcaciones MARINA CARMEN y GUADALUPE se encontraban al costado del buque PINAR DEL RIO.

A las 23:55 horas, el remolcador OCEANO XV llegó al costado del buque accidentado.

A las 00:10 horas, la embarcación SALVAMAR DIPHDA llegó al costado del buque accidentado.

A las 00:20 horas, se inició la evacuación del pasaje, en grupos de quince, transbordándoles al remolcador OCEANO XV y a las embarcaciones SALVAMAR DIPHDA y MARINA CARMEN, que los trasladaron hasta la Estación Marítima.

A las 00:35 horas, el capitán ordenó apearse el ancla 7 metros en el freno.

A las 00:45 horas, la patrullera RIO LADRA de la Guardia Civil llegó y se incorporó a las labores de evacuación.

A las 02:00 horas, se completó la evacuación de los 393 pasajeros del buque PINAR DEL RIO, sin que se produjeran heridos.

A las 02:05 horas, se realizó una inspección más detallada de la estabilidad y la condición de la nave. El jefe de máquinas informó de los niveles de agua en los espacios vacíos del patín de estribor. La sala de jets no presentaba daños y el buque estaba estable en la posición.

A las 03:00 horas, se realizó una prueba de alcoholemia a los oficiales presentes en el puente de navegación cuando se produjo el accidente, con resultado negativo en todos los casos.

A las 03:00 horas, desembarcaron los nueve auxiliares de pasaje y camareros.

A las 03:40 horas, embarcó el personal del departamento de inspección de la compañía. Cabe indicar que la compañía del buque tiene su sede en unas instalaciones dentro del mismo puerto de Denia.

A las 03:48 horas, el director de flota de la compañía contactó con el CCS Valencia para solicitar que se desplegara una barrera anticontaminación alrededor del buque. A continuación, contactó con una empresa de trabajos submarinos para que realizara urgentemente una inspección subacuática del estado del patín de estribor.

A las 06:30 horas, llegó el remolcador de salvamento MARTA MATA.

A las 08:30 horas, la embarcación SALVAMAR DIPHDA y la embarcación auxiliar del remolcador MARTA MATA, procedieron a balizar la zona de la embarrancada.

Durante la mañana, una empresa especializada en trabajos submarinos, contratada por la compañía, realizó una inspección para poder evaluar la magnitud de la avería sufrida. El buque había quedado apoyado sobre un bloque cúbico de hormigón, en la zona comprendida entre el espacio vacío nº 5 y la cámara de máquinas. No se detectó el derrame de hidrocarburos.

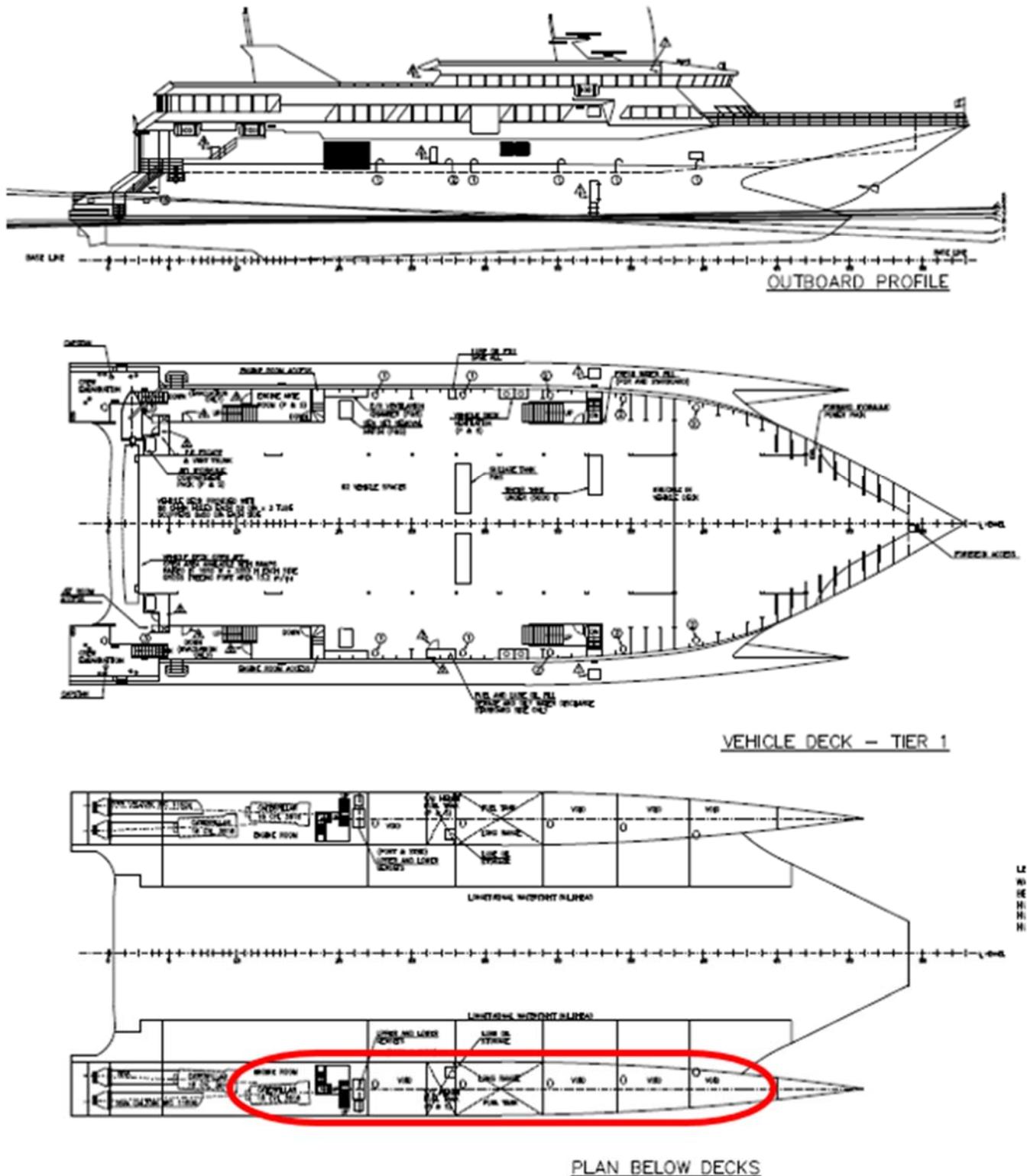


Figura 4. Localización de los daños en el patín de estribor del buque PINAR DEL RIO

A las 15:10 horas, se desplegó la barrera anticontaminación traída desde el BEC de Castellón como medida de prevención. Además, tan pronto como fue posible, se trasegó el combustible y las aguas oleosas de los tanques del buque a un camión cisterna.

La posición del buque se estabilizó haciendo firmes los cabos de maniobra en los bloques de hormigón del dique. En los días siguientes, se reforzarían con alambres (ver Figura 3).

Como consecuencia del accidente, el buque PINAR DEL RIO sufrió importantes daños en el patín de estribor consistentes en la deformación, rotura y pérdida de planchas y elementos estructurales de aluminio, que afectaron

a los espacios vacíos nº 1, 2, 3, 4 y 5, y a la cámara de máquinas (ver Figura 4). Además, la inundación de este último espacio, produjo la avería de los motores propulsores y de otros equipos críticos.

El tanque de combustible de estribor estaba situado en la mitad superior del espacio vacío nº 4, motivo por el que no se vio afectado y no hubo derrame.

Las operaciones para recuperar los vehículos que había en la bodega se iniciaron de inmediato. Su descarga se realizó con la ayuda de una grúa para izaje de cargas pesadas situada en tierra.

De forma paralela, se dio comienzo a las operaciones de reflotamiento del buque, pero la gravedad de los daños sufridos y, más aún, los causados por el temporal que afectó a la zona en los días siguientes, hicieron finalmente inviable la posibilidad de su reflotamiento y reparación.

La compañía solicitó la baja del registro nacional de buques a la Administración marítima de Chipre que, el 5 de septiembre de 2019, resolvió favorablemente por pérdida constructiva total del buque.

El 12 de septiembre de 2019, la Dirección General de Puertos, Aeropuertos y Costas de la Generalitat Valenciana autorizó la realización de los trabajos de desguace y remoción de los restos del buque, que se prolongaron hasta primeros del mes de noviembre. La estructura fue desguazada por partes *in situ* y trasladada a tierra con la ayuda de la misma grúa con que se habían descargado los vehículos.

4. ANÁLISIS

4.1. La maniobra de entrada a puerto

El canal de acceso al puerto de Denia tiene una anchura aproximada de 105m y dispone de una luz de enfilación que marcan una demora de 228°.

Cuando el capitán del buque PINAR DEL RIO se puso en contacto con el práctico del puerto de Denia, éste le informó de la presencia de numerosas embarcaciones menores navegando por el canal de acceso al puerto. El motivo era que, a las 24:00 horas, había programado un castillo de fuegos artificiales en el puerto, como cierre de las Fiestas de Moros y Cristianos, que se celebraron en Denia del 3 al 16 de agosto de 2019.

Además, apenas un par de minutos después, el capitán del buque RAMON LLULL le informó de que un catamarán estaba saliendo de la dársena portuaria. La embarcación en cuestión era el MUNDO MARINO DOS, de 24,99 metros de eslora y 12 metros de manga, dedicada al transporte marítimo de pasajeros en excursiones que realizaba por la zona. Esa noche en concreto, llevaba 60 pasajeros a bordo, según la información suministrada por su SIA.

Según declaró el capitán del buque PINAR DEL RIO, en el puerto de Denia había una regla no escrita (acuerdo tácito) por la que este tipo de embarcaciones de pasaje, cuando salían de puerto y llegaban a la baliza roja situada en el Dique Sur Extremo⁷, caían a estribor y abandonaban el canal pasando entre la baliza roja situada en el agua y con forma de espeque⁸ y el bajo de La Androna (ver Figura 6). Por tal motivo, decidió no abortar la maniobra y continuó con la aproximación a la bocana, ajustando el rumbo y la velocidad para seguir su derrota, sin perder de vista las luces de navegación del catamarán.

Poco después, al capitán le pareció, equivocadamente, que el catamarán tardaba en caer a estribor y navegaba enfilado a rumbo de colisión, por lo que maniobró nuevamente, cayendo a estribor hasta verle la luz roja en la banda de babor.

El puesto de gobierno central en el puente del buque PINAR DEL RIO, tenía un campo de visión horizontal amplio, pero la propia estructura impedía ver la superficie del mar en el entorno cercano del buque desde el punto donde se encontraba el capitán. Por ello, el capitán realizaba la maniobra de entrada y atraque desde el puesto de gobierno de babor, asistido por el primer oficial de puente, que normalmente se situaba en el puesto de gobierno de la banda contraria, situado a 19 metros de distancia.

Sin embargo, en esa ocasión, el primer oficial de puente no se encontraba en la posición en la que debía estar, sino en la zona central, junto al radar y el SIVCE, pendiente de la familiarización del segundo oficial de puente

⁷ Identificada con los números nacional/internacional 25370/E-0185 en la publicación Faros y Señales de Niebla - España: Costa Este.

⁸ Identificada con los números nacional/internacional 25362/E-0184.5 en la publicación Faros y Señales de Niebla - España: Costa Este.

con la maniobra, pues éste iba a relevarle en el cargo. No obstante, a las 23:16:13 horas, dijo con voz clara “está bien estribor”. Tres segundos después, se produjo el choque.

Aunque a simple vista pareciera que el buque podía pasar libre del dique en superficie, esta apreciación era engañosa. El dique está construido en talud, con bloques de hormigón apilados sobre la escollera, que disipan la energía del oleaje. Algunos de estos bloques están situados a poca distancia bajo la superficie del mar, pero a varios metros de la coronación del dique, que es la parte que emerge y es visible, por lo que es necesario dejar un amplio resguardo para navegar con seguridad y no salirse del canal (ver Figura 5).



Figura 5. Bloque de hormigón contra el que chocó el buque PINAR DEL RIO

El capitán del buque PINAR DEL RIO trató de ejecutar la maniobra que mejor pudiera ayudar a evitar el abordaje, en forma clara, con la debida antelación y manteniéndose lo más cerca posible del límite exterior del canal, como establecen las reglas 8.a) y 9.a) del Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes (RIPA) (en adelante Reglamento). Al centrar su atención en el seguimiento y vigilancia de la maniobra de salida del catamarán, maniobró en la creencia de que navegaba dentro del canal, cuando lo cierto es que el patín de estribor quedaba por fuera del borde exterior.



Figura 6. Captura de la pantalla del SIVCE del buque PINAR DEL RIO, a las 23:16:16 horas [Fuente: RDT del buque]

En el momento de producirse el choque, el buque navegaba con un rumbo y una velocidad respecto al fondo de 224,2° y 10,7 nudos. La velocidad se había ido reduciendo desde los 29 nudos que hacía en aguas abiertas. Aun así, puede considerarse elevada, pero los buques de este tipo, con poco desplazamiento y mucha superficie vélica, suelen aproximarse a gran velocidad al canal de entrada, para contrarrestar la deriva y el abatimiento por efecto de las corrientes y los vientos de rumbos cambiantes y no perder su capacidad de maniobra. De ahí la importancia de encontrar expedito el canal durante la maniobra de entrada al puerto de Denia (ver Figura 6).

Analizando la derrota seguida por el catamarán MUNDO MARINO DOS en los SIVCE del buque PINAR DEL RIO y del CCS Valencia, se aprecia que navegó a lo largo del canal con un rumbo y una velocidad de 47,3° y 2,9 nudos. A las 23:16:20 horas, tras el embarrancamiento del PINAR DEL RIO, el catamarán MUNDO MARINO DOS comenzó a variar el rumbo cayendo a estribor y aumentó la velocidad hasta los 5 nudos (ver figura 7). A las 23:16:59 horas, sobrepasó y quedó en franquía del Dique Sur Extremo para caer aún más a estribor y salir del canal (ver figura 7). En definitiva, el catamarán MUNDO MARINO DOS realizó la maniobra de salida del puerto como el capitán del PINAR DEL RIO esperaba.

A las 23:17:29 horas, el catamarán navegaba ya fuera del canal, con un rumbo y una velocidad de 91,1° y 3,9 nudos, para pasar entre la baliza roja situada en el agua (25362) y el bajo de La Androna.

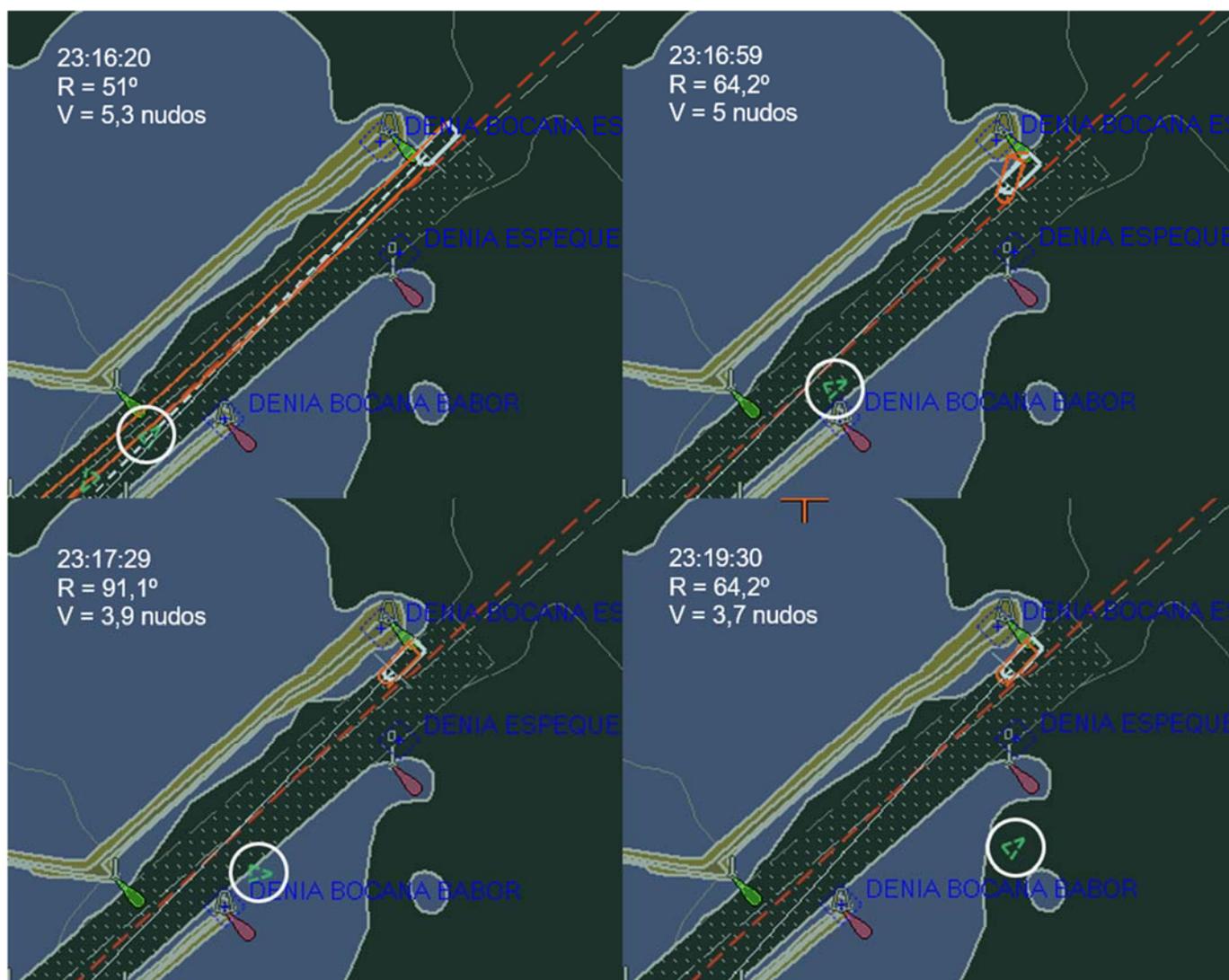


Figura 7. Derrota seguida por el catamarán MUNDO MARINO DOS [Fuente: RDT del buque PINAR DEL RIO]

En el momento de producirse el embarrancamiento del buque PINAR DEL RIO, el SIA indicaba que el punto de aproximación más cercano al catamarán era de 0,01 millas y el tiempo hasta éste de 1 minuto y 33 segundos. Por tanto, si hubiese librado de sufrir el accidente y continuado navegando, su capacidad de maniobra se habría visto comprometida y limitada al tener un dique por estribor y una zona de aguas someras por babor, por lo que se habría generado una situación de aproximación excesiva, contraria a las buenas prácticas marineras.

4.2. La ordenación, coordinación y control del tráfico marítimo en el puerto de Denia

La navegación por canales angostos está regulada en la regla 9 del Reglamento. Así, el párrafo d) establece que: “los buques no deberán cruzar un paso o canal angosto si al hacerlo estorban el tránsito de otro buque que sólo pueda navegar con seguridad dentro de dicho paso o canal”.

En el puerto de Denia, sobre todo en época estival, confluyen gran cantidad de embarcaciones menores, principalmente de recreo, y buques de pasaje de transbordo rodado que cubren distintas líneas regulares con las islas Baleares. Dentro del puerto hay cuatro instalaciones de amarre de embarcaciones deportivas, un muelle pesquero y un varadero de embarcaciones de mediano porte.

Esto suscita la cuestión de cómo los patrones de estos buques y embarcaciones tienen conocimiento sobre el tráfico marítimo de entrada y salida del puerto, para poder evaluar si las maniobras que pretenden realizar entrañan algún tipo de peligro para ellos o para aquellos buques que sólo puedan navegar con seguridad por el interior del canal angosto.

También en relación con el control del tráfico marítimo en el puerto de Denia, aunque sin relación directa con este accidente, hay que remarcar que es habitual que la navegación de embarcaciones menores por el canal llegue a comprometer la maniobra y el tránsito seguro de buques mercantes, generando una situación de peligro. Tal es así, que el Distrito Marítimo de Denia tiene registradas varias denuncias de capitanes de buques de pasaje y, tanto el Distrito Marítimo de Denia como la Capitanía Marítima de Alicante, han informado reiteradamente de ello a la Autoridad Portuaria de Denia, así como de la necesidad de regular el tráfico marítimo en las aguas del puerto.

El puerto de Denia es un puerto perteneciente al sistema portuario de la Generalitat Valenciana, siendo esta Administración a quien compete el servicio de ordenación, coordinación y control del tráfico marítimo portuario⁹. Pese a ello, no existe ningún reglamento, disposición u ordenanza portuaria aprobado que regule dicho servicio.

A pesar de ser conocida la existencia del problema, el único control que se realiza lo lleva a cabo el práctico, pero solo se ejerce sobre los buques mercantes con un arqueado bruto igual o mayor a 500, que son los que están obligados a hacer uso del servicio portuario de practica para la entrada y salida de puerto, salvo que su capitán cuente con una exención. Por el contrario, la navegación de las embarcaciones menores por el canal de acceso al puerto de Denia, queda supeditada únicamente al criterio, más o menos prudente y acertado, de cada uno de sus patrones, lo que en ocasiones genera situaciones de peligro.

⁹ Art. 53.2.a) de Ley 2/2014, de 13 de junio, de Puertos de la Generalitat

5. CONCLUSIONES

De acuerdo con los datos objetivos y circunstancias que han sido analizados en el presente accidente, no se aprecian causas técnicas como desencadenantes del embarrancamiento del buque PINAR DEL RIO, siendo la causa del mismo que el PINAR DEL RIO maniobró saliéndose de la enfilación que marca la entrada y salida del puerto, acercándose en exceso a la escollera del dique. El capitán no valoró adecuadamente toda la información del entorno al tomar la decisión de entrar a puerto.

Se considera factor contribuyente del accidente a que los oficiales del puente no estaban centrados en la maniobra de entrada a puerto, por estar atendiendo al entrenamiento y familiarización de los oficiales de puente y máquina que iban a tomar el relevo.

Se considera factor contribuyente del accidente la ausencia de ordenación, coordinación y control del tráfico marítimo en el puerto de Denia, dado que nadie controlaba que el buque PINAR DEL RIO pudiera entrar en el puerto mientras ya estaba saliendo por el canal un buque de 25m de eslora con 60 pasajeros a bordo.

6. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

A la compañía armadora BALEARIA EUROLINEAS MARITIMAS:

1. Que, en tanto el Puerto de Denia no disponga de un servicio de control de tráfico, incluya en los procedimientos de entrada a ese puerto la obligación esperar fuera de puntas antes de acceder al canal de entrada si hay embarcaciones de cierto porte de salida, y establecer comunicaciones por radio con dichas embarcaciones antes de acceder al canal.

A la Dirección General de Puertos, Aeropuertos y Costas de la Generalitat Valenciana:

1. Que desarrolle y establezca un sistema eficaz de ordenación, coordinación y control del tráfico marítimo en el puerto de Denia.