



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-11/2020

Colisión del ferry BOCAYNA EXPRESS contra el muelle en el puerto de Playa Blanca (Lanzarote, Las Palmas) el día 2 de febrero de 2020

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. Ferry BOCA YNA EXPRESS



Figura 2. Lugar del accidente

1. SÍNTESIS

El día 2 de febrero de 2020 alrededor de las 19:25 horas el catamarán de alta velocidad de pasaje y transbordo rodado BOCA YNA EXPRESS, con bandera española, colisionó con el muelle durante la maniobra de atraque en el puerto de Playa Blanca (Lanzarote). Ello provocó la caída de varias personas que esperaban de pie a desembarcar, y la colisión de dos vehículos en el garaje. Fueron atendidas varias personas por los servicios sanitarios, sin que ninguna presentara lesiones de gravedad. El buque sufrió daños leves que no le impidieron realizar el viaje de retorno a Corralejo (Fuerteventura), en cuyo puerto fueron reparados.

1.1. Investigación

La CIAIM recibió la notificación del suceso el día 3 de febrero de 2020. El mismo día el suceso fue calificado provisionalmente como accidente leve. 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 septiembre de 2020 y, tras su posterior aprobación, fue publicado en noviembre de 2020.

C

2. DATOS OBJETIVOS

DATOS DEL BUQUE / EMBARCACIÓN	
Nombre	BOCAYNA EXPRESS
Pabellón / registro	ESPAÑA / Las Palmas (Registro especial de Canarias)
Identificación	Matrícula 2ª-GC-1-6-03 Número IMO 9285378
Tipo	Buque catamarán de alta velocidad de pasaje y transbordo rodado
Características principales	Eslora total: 66,20 m Eslora entre perpendiculares: 59,00 m Manga: 18,20 m Puntal: 5,90 m Arqueo bruto: 2527 GT Capacidad: 436 pasajeros / 67 vehículos Material de casco: Aluminio Propulsión: 4 motores diésel MAN con potencia conjunta total de 11.600 kW y 4 <i>waterjets</i> RollsRoyce KaMeWa.
Propiedad y gestión	El buque es propiedad de la empresa FRED OLSEN SA, que también figura como compañía en el Certificado de Gestión de la Seguridad
Sociedad de clasificación	DNV-GL
Pormenores de construcción	Construido el año 2003 por Astilleros Austal Ship PTY LTD (Australia)
Dotación mínima de seguridad	Para navegación con pasaje, 11 tripulantes
PORMENORES DEL VIAJE	
Puertos de salida / llegada	Salida de Corralejo (Fuerteventura) y llegada a Playa Blanca (Lanzarote)
Tipo de viaje	Interinsular, línea regular
Información relativa a la carga	93 pasajeros y 29 coches
Dotación	Cumpliendo con resolución de dotación mínima
Documentación	El buque estaba correctamente despachado y disponía de los certificados exigibles en vigor
INFORMACIÓN RELATIVA AL SUCESO	
Tipo de suceso	Colisión contra el muelle
Fecha y hora	2 de febrero de 2020, 19:25 hora local de Canarias
Localización	28° 51,5'N, 013° 50,0'W
Operaciones del buque	Realizando la maniobra de atraque
Lugar a bordo	Cintón de popa estribor, y cuchara del <i>waterjet</i> exterior de estribor
Daños sufridos en el buque	Rotura de un tramo del cintón a popa estribor, y abolladura en la cuchara del <i>waterjet</i>
Fallecidos / desaparecidos / heridos a bordo	Tres heridos leves
Contaminación	No
Otros daños externos al buque	No
Otros daños personales	No
CONDICIONES MARÍTIMAS Y METEOROLÓGICAS	
Viento	Viento del SE de 10-15 nudos
Estado de la mar	Sin oleaje
Visibilidad	Buena
INTERVENCIÓN DE AUTORIDADES EN TIERRA Y REACCIÓN DE SERVICIOS DE EMERGENCIA	
Organismos intervinientes	Ninguno
Medios utilizados	Movilización de varias ambulancias
Rapidez de la intervención	Inmediata
Medidas adoptadas	Traslado de pasajeros a centro hospitalario para evaluación
Resultados obtenidos	No aplicable

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, que en el lugar y día del accidente corresponden con horas UTC.

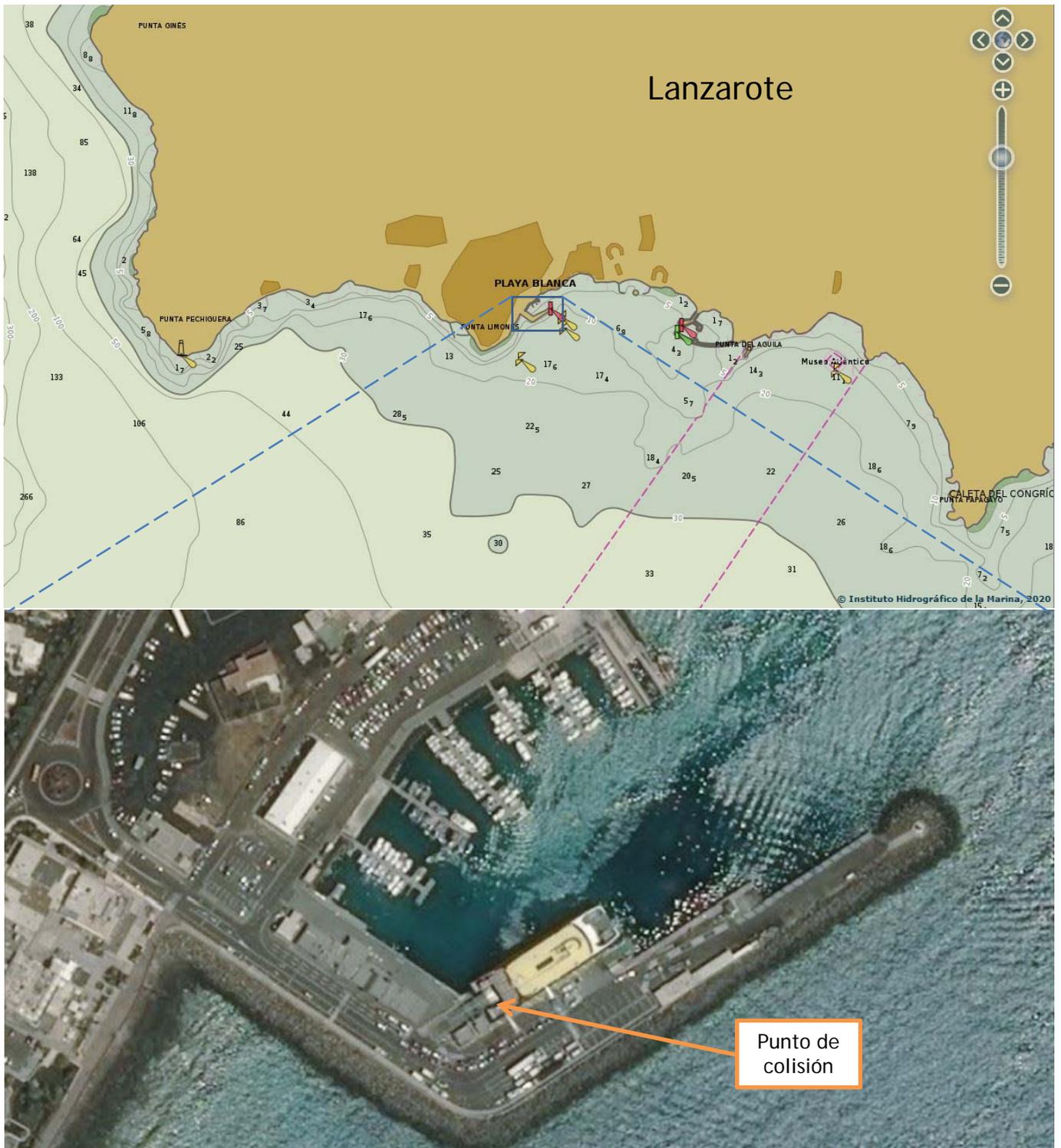


Figura 3. Zona del accidente. Se aprecian las dimensiones del buque en relación con la dársena

El domingo día 2 de febrero de 2020 a las 19:22 horas el buque de alta velocidad de pasaje y transbordo rodado (RO/PAX) BOCAYNA EXPRESS se dispone a atracar en el puerto de Playa Blanca (Lanzarote) procedente del puerto de Corralejo (Fuerteventura). El RO/PAX BOCAYNA EXPRESS cubre la línea regular entre ambos puertos, realizando cinco rotaciones los domingos. El tiempo de cada trayecto, según la compañía Fred Olsen, es de 25 minutos.

Durante la maniobra de atraque, con viento del SE, el buque se dirige con arrancada atrás de 7 nudos hacia el atraque. El marinero que está en la proa informa que hay que abrir la proa, cosa que el capitán hace actuando sobre la hélice de proa. Instantes después, el capitán actúa sobre el *joystick* de la propulsión disponiéndolo en la posición habitual para frenar la arrancada del buque; sin embargo, poco después el capitán se percató de que no modera la velocidad de forma habitual. Al mirar el *joystick* de control observa que no se encuentra en la posición 0 (Figura 4, izquierda), en la que creía que lo había puesto, sino que está ligeramente metido a una banda (Figura 4, derecha), con lo que en lugar de parar el buque continúa atrás y con un leve desplazamiento lateral. El capitán pone el *joystick* en la posición 0 y pone todo adelante, pero la distancia al punto de atraque es demasiado corta para poder parar el buque a tiempo, y colisiona contra el tacón del atraque a unos 3 nudos de velocidad.



Figura 4. Joystick de control del buque. Posición avante/atrás (izquierda) y posición desplazamiento lateral (derecha). Fuente: Informe realizado por la compañía Fred Olsen

Tras la colisión, el barco avantea. El capitán comprueba el correcto funcionamiento de los equipos y salta una alarma del *waterjet* del SOME (*Starboard Outer Main Engine*). Se desacopla dicho motor, y el capitán finaliza la maniobra de atraque con tres motores.

Tras el atraque, el capitán comprueba que hay tres pasajeros que requieren asistencia médica y se da aviso a las autoridades. Se movilizan dos ambulancias de forma preventiva y dos pasajeros son trasladados a un centro médico para realizar pruebas y descartar daños.

El buque sufre la rotura de un tramo del cintón de popa a estribor (Figura 5, izquierda) y deformación en la cuchara del *waterjet* del SOME (Figura 5, derecha) quedando inutilizada la capacidad de dar atrás de ese *waterjet*.



Figura 5. Golpe en el cintón (izquierda) y deformación en orejeta del *waterjet* del SOME (derecha). Fuente: Informe realizado por la compañía Fred Olsen

4. ANÁLISIS

4.1. Pérdida de control del buque

Según el informe de la compañía armadora, el sistema de mando de gobierno funcionaba correctamente, y achaca el accidente a un error humano, por el que el *joystick* de control queda inadvertidamente en posición de movimiento lateral y el buque no es impulsado avante como se esperaba (ver Figura 4).

Por la cercanía del muelle no hay margen de reacción, y los pocos segundos que transcurren hasta que el capitán se cerciora de que el buque no modera y de que la palanca de mando está en posición de desplazamiento lateral, son suficientes para que no se pueda parar la arrancada atrás y el buque termina golpeando el muelle.

4.2. Trayectoria del buque y velocidad de aproximación

En la Figura 6 se representa la trayectoria seguida por el RO/PAX BOCAYNA EXPRESS durante la maniobra de atraque en Playa Blanca, el día 14 de febrero de 2020, es decir, casi dos semanas después del accidente, elaborada a partir de las trazas del Sistema de Identificación Automática (AIS, por sus siglas en inglés) del buque. No se conservan las trazas AIS del buque en el puerto de Playa Blanca del día del accidente.

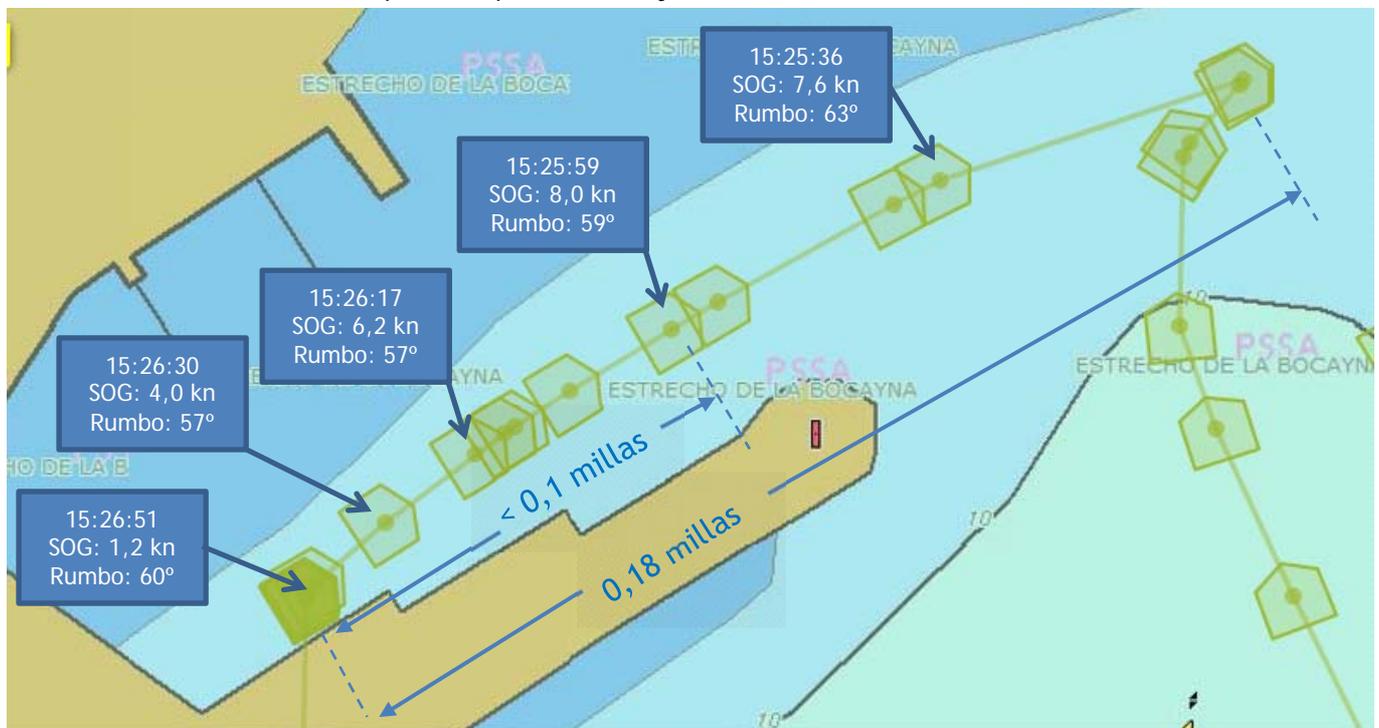


Figura 6. Trayectoria de una maniobra de atraque del RO/PAX BOCAYNA EXPRESS, días después del accidente

Se comprueba que, para atracar en Playa Blanca, el buque se detiene aproximadamente a 0,18 millas (unos 330m, menos de seis esloras) de su punto de atraque, para a continuación dirigirse ciando a dicho punto. En la aproximación final alcanza una velocidad marcha atrás de 8 nudos cuando se encuentra a menos de 0,1 millas del punto de atraque. En menos de tres esloras, en apenas 52 segundos, el buque pasa de navegar a 8 nudos marcha atrás a estar parado en el punto de atraque. Esta maniobra se hace en una dársena de dimensiones muy reducidas en relación con el tamaño del buque, y con presencia de embarcaciones y pantalanés alrededor (ver figuras 3 y 7)

La velocidad de 8 nudos ciando en la aproximación al punto de atraque registrada el día 14 es concordante con la velocidad de 7 nudos que el buque llevaba el día del accidente según la protesta de mar presentada por el capitán.

Aunque el buque tiene potencia propulsora suficiente y gran capacidad de maniobra, gracias a sus cuatro waterjets, se considera que la maniobra de aproximación al punto de atraque se hace a una velocidad excesiva, teniendo en cuenta el espacio disponible en la dársena. A esta velocidad, cualquier imprevisto a bordo o en la dársena puede derivar con total probabilidad en una colisión contra el muelle o contra otra embarcación.

En esta ocasión el capitán pudo recuperar el control de la nave en pocos instantes, por lo que la colisión ocurrió a baja velocidad y las consecuencias fueron leves.



Figura 7. Vista general del puerto de Playa Blanca, con el BOCAYNA EXPRESS en su punto habitual de atraque (fuente: sitio web de Puertos Canarios)

4.3. Puerto de Playa Blanca

El puerto de Playa Blanca se encuentra al sur de Lanzarote y es gestionado por el ente público empresarial Puertos Canarios. Según la información sobre este puerto que figura en su página web (puertoscanarios.es/Project/playa-blanca), "... Actualmente, el acceso marítimo, en el caso de los transbordadores, se realiza de forma franca bordeando la bocana con rumbo N. La dificultad principal radica en la última fase de la maniobra, dada la reducida cancha disponible por la proximidad de los atraques deportivos."

La velocidad máxima de navegación dentro del puerto se establece en el Reglamento de policía y gestión de los puertos de gestión directa de la Comunidad Autónoma de Canarias, aprobado por Decreto 117/2015, de 22 de mayo (Boletín Oficial de Canarias nº 105). El Artículo 30 de este reglamento (Velocidad de navegación dentro del puerto) establece: "Con carácter general, y salvo señalización en contra, la velocidad máxima de navegación de las embarcaciones en la lámina de agua del puerto no podrá superar los dos nudos".

Según Puertos Canarios, existe el proyecto de ampliar el puerto de Playa Blanca construyendo una nueva dársena exterior para tráfico comercial.



Figura 8. Infografía de la ampliación prevista del puerto (fuente: sitio web de Puertos Canarios)

4.4. Estadísticas de operatividad y velocidad de aproximación

La naviera FRED OLSEN ha proporcionado a la CIAIM estadísticas sobre la operatividad del ferry BOCAYNA EXPRESS en el puerto de Playa Blanca. Según estos datos, el buque opera en este puerto desde septiembre del año 2003 habiendo realizado desde entonces decenas de miles de maniobras en el puerto, a velocidades similares. En este período, únicamente se han notificado dos incidentes similares, sin mayores consecuencias.

La naviera manifiesta que la velocidad máxima de 2 nudos establecida por el Reglamento de policía y gestión de los puertos canarios es insuficiente como velocidad mínima de gobierno del buque en las condiciones meteorológicas habituales de los puertos en los que opera.

En esta ocasión, atendiendo a las condiciones meteorológicas registradas, viento de 10-15 nudos y sin oleaje, la CIAIM considera que la velocidad de aproximación de 7 nudos al muelle era excesiva.

5. CONCLUSIONES

El accidente del ferry BOCAYNA EXPRESS en el puerto de Playa Blanca tuvo lugar a causa de que el buque navegó durante unos segundos con el control de su propulsión situado en una posición errónea. Cuando esta situación fue detectada y corregida, ya fue tarde para evitar la colisión del buque contra el muelle.

Un factor que contribuyó a que ocurriese la colisión fue que el buque realizaba la aproximación a su punto de atraque a una velocidad excesiva, dadas las dimensiones del buque en relación con la dársena, la presencia de atraques deportivos y la proximidad del punto de atraque. Dicha velocidad de aproximación superaba ampliamente la velocidad máxima de navegación dentro del puerto.

6. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

A la compañía armadora FRED OLSEN S.A.

1. Que limite la velocidad de aproximación del buque BOCAYNA EXPRESS a sus puntos de atraque a la velocidad máxima que establece el Reglamento de policía y gestión de Puertos Canarios.

Al Ente Público Empresarial Puertos Canarios

2. Que revise la velocidad máxima de maniobras adecuándola a la realidad del tráfico marítimo en sus puertos y manteniendo en todo caso la seguridad de la navegación.