

INFORME CIAIM-02/2016

Pérdida de gobierno por falta de combustible de la embarcación de pasajeros G PAX en las inmediaciones del puerto de Mogán (Gran Canaria), el 22 de agosto de 2015

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.

1. SÍNTESIS

El día 22 de agosto de 2015 a las 16:50 horas UTC la estación local del Centro de Comunicaciones Radiomarítimas (CCR) avisó al Centro de Coordinación de Salvamento (CCS) de SASEMAR en Las Palmas de la recepción de un mensaje de urgencia PAN PAN¹ emitido por la embarcación de

¹ Señal radiotelefónica de urgencia que se emite desde un buque o embarcación para poner en conocimiento de las estaciones costeras próximas y a la escucha, y de los buques o embarcaciones en las

Pérdida de gobierno por falta de combustible de la embarcación de pasajeros G PAX en las inmediaciones del puerto de Mogán (Gran Canaria), el 22 de agosto de 2015

pasajeros (E/P) TAURO CRUISES por el canal 16 de VHF. El CCS Las Palmas se puso de inmediato en contacto con la embarcación para confirmar el mensaje y recabar información.

La E/P TAURO CRUISES se encontraba frente a Tasártico (Gran Canaria) y comunicó que estaba remolcando a la E/P G PAX, a la que se le había parado uno de sus motores y no podía maniobrar con el timón.

La E/P G PAX llevaba en ese momento 21 pasajeros y 2 tripulantes. SASEMAR movilizó a la embarcación de salvamento (E/S) SALVAMAR MENKALINAN, que remolcó a la E/P G PAX hasta el puerto de Mogán.



Figura 1. Embarcación G PAX



Figura 2. Zona del accidente

1.1. Investigación

La CIAIM recibió la notificación del suceso el día 23 de agosto de 2015. El mismo día el suceso fue calificado provisionalmente como “accidente 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 16 de febrero de 2016 y, tras su posterior aprobación, fue publicado en junio de 2016.

* * *

2. DATOS OBJETIVOS

Tabla 1. Datos del buque / embarcación

Nombre	G PAX
Pabellón / registro	España

proximidades, una situación relacionada con la seguridad de dicha embarcación o de una persona o de las personas a bordo, si bien no existe un peligro grave o inmediato.

INFORME CIAIM-02/2016

Pérdida de gobierno por falta de combustible de la embarcación de pasajeros G PAX en las inmediaciones del puerto de Mogán (Gran Canaria), el 22 de agosto de 2015

Identificación	Matrícula de Palamós 2ª-GIR-2-4/2014
Tipo	Embarcación de pasaje
Características principales	<ul style="list-style-type: none"> • Eslora total: 11,84 m • Manga: 3,46 m • Tonelaje de arqueado: 10,51 TRB • Material de casco: PRFV • Propulsión: 2 motores diésel de 191 kW cada uno
Propiedad y gestión	La embarcación es propiedad de la empresa Nautics Travel, S.L, formada por dos socios.
Construcción	Construida el año 2014 en Astilleros QUER, S.L. en Palamós.
Dotación mínima de seguridad	2 tripulantes
Número máximo de pasajeros y dotación que estaba permitido llevar ² .	32 pasajeros y 2 tripulantes

Tabla 2. Pormenores del viaje

Puertos de salida/escala/llegada	Salida de Puerto Rico (Gran Canaria) y llegada prevista al mismo puerto.
Tipo de viaje	Excursión turística
Dotación	Dos tripulantes, un patrón y un marinero. Ambos sin enrolar.
Documentación	La embarcación de pasaje disponía de los certificados exigibles en vigor en la fecha del incidente.

Tabla 3. Información relativa al suceso

Tipo de suceso	Pérdida de control
Fecha y hora	22 de agosto de 2015, 16:45 UTC
Localización	27° 50,3' N; 15° 47,5' W
Operaciones del buque y tramo del viaje	En navegación
Lugar a bordo	No aplicable
Daños sufridos en el buque	Ninguno
Heridos / desaparecidos / fallecidos a bordo	No
Contaminación	No
Otros daños externos al buque	No
Otros daños personales	No

Tabla 4. Condiciones marítimas y meteorológicas

Viento	Beaufort fuerza 3 a 4 del W a SW
--------	----------------------------------

² Según Certificado de número máximo de pasajeros y tripulantes.

INFORME CIAIM-02/2016

Pérdida de gobierno por falta de combustible de la embarcación de pasajeros G PAX en las inmediaciones del puerto de Mogán (Gran Canaria), el 22 de agosto de 2015

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
Medios utilizados	<ul style="list-style-type: none">• E/P TAURO CRUISES• E/S SALVAMAR MEKALINAN
Rapidez de la intervención	Inmediata
Medidas adoptadas	Remolque de la embarcación
Resultados obtenidos	Traslado seguro de la embarcación hasta dejarla en el fondeadero del puerto de Mogán

2.1.Otros datos

En el curso de la investigación de este incidente tuvo lugar otro percance parecido con la misma embarcación.

El día 4 de octubre de 2015, 27 personas quedaron aisladas en la playa de Güigüi por no regresar la E/P G PAX a por ellas, al haber quedado inoperativo uno de sus motores.

Se informa de este incidente por redundar en las circunstancias que acompañaron al incidente acaecido en agosto y resultar, por tanto, relevante al objeto de este informe.

Véase Anexo de este informe.

* * *

Pérdida de gobierno por falta de combustible de la embarcación de pasajeros G PAX en las inmediaciones del puerto de Mogán (Gran Canaria), el 22 de agosto de 2015

3. DESCRIPCIÓN DETALLADA

El relato de los acontecimientos se ha realizado a partir de los datos, declaraciones e informes disponibles. Las horas referidas son UTC.

El día 22 de agosto de 2015, la E/P G PAX³ regresaba a Puerto Rico tras recoger en la playa de Güigüi a 21 pasajeros cuando, poco antes de las 16:45 horas, su motor de estribor se paró. Como consecuencia la embarcación quedó sin servotimón, ya que la bomba hidráulica de ese sistema estaba accionada por el motor de estribor. La embarcación se encontraba en un lugar cercano a la costa, pero a dos millas del puerto de Mogán (Figura 3).

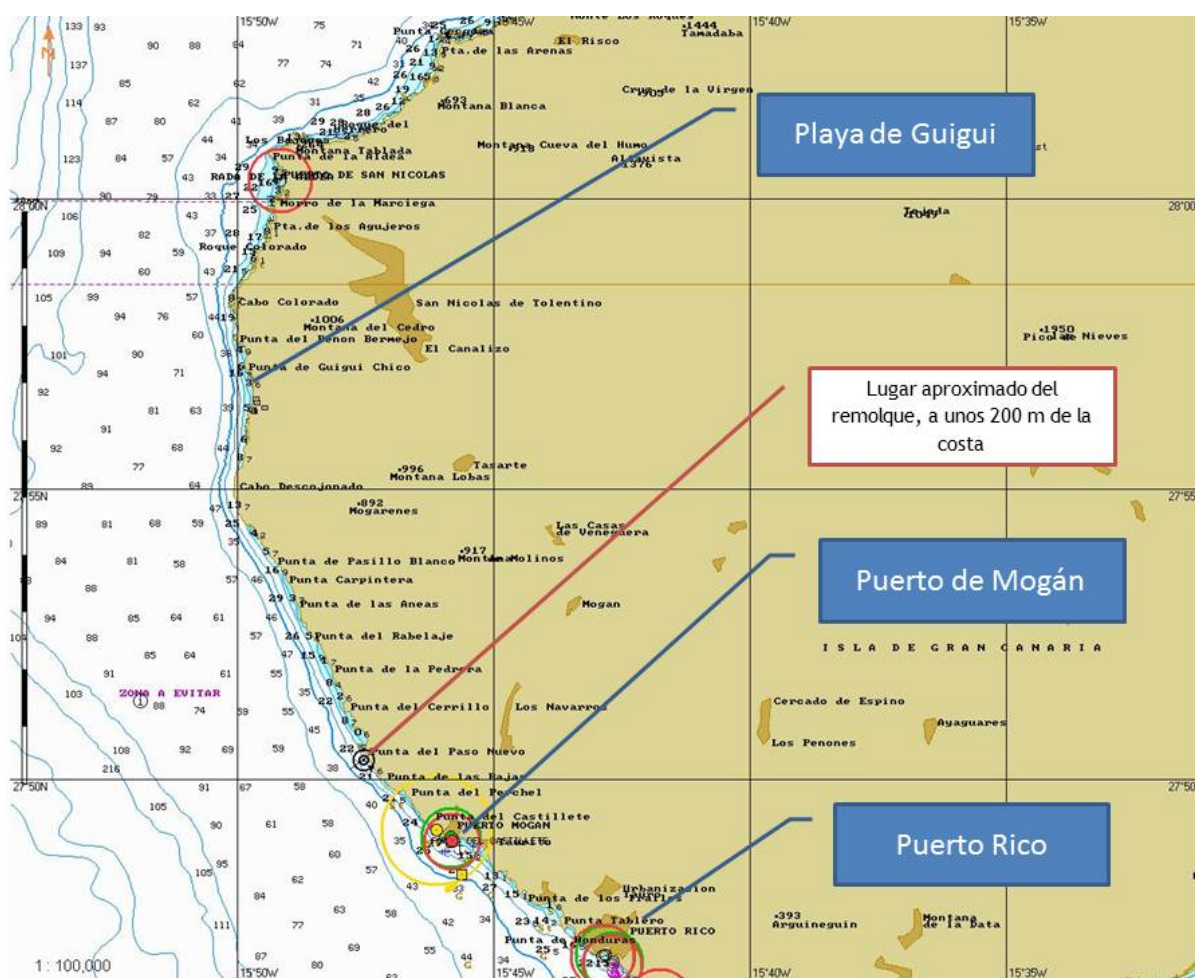


Figura 3. Lugar aproximado donde la E/P TAURO CRUISES dio remolque a la E/P G PAX

Por otro lado, la E/P TAURO CRUISES se encontraba a esa misma hora en dirección a Puerto Rico con 12 pasajeros a bordo, regresando de una excursión. Se encontró en su recorrido a la E/P G

³ Nombrada en general como TAXI BOAT, ya que es el nombre que lleva rotulado en el costado y que corresponde a la denominación comercial del tipo de embarcación desarrollado por el astillero que lo construyó

Pérdida de gobierno por falta de combustible de la embarcación de pasajeros G PAX en las inmediaciones del puerto de Mogán (Gran Canaria), el 22 de agosto de 2015

PAX (Figura 5), embarcación bien conocida puesto que atracaba a su costado en Puerto Rico. El patrón de la E/P TAURO CRUISES advirtió que la E/P G PAX estaba parada. Según se iban aproximando, observó que desde la E/P G PAX le hacían señales con los brazos, como pidiendo auxilio. Al ver esto el patrón de la E/P TAURO CRUISER intentó de inmediato contactarles por radio en el canal 16 de VHF. Sin embargo, no recibieron contestación. Ante esto se dirigió a la embarcación.

Al estar ya cerca, uno de los tripulantes de la E/P G PAX le comentó que estaban averiados y le solicitaron que les diera remolque hasta el Puerto de Mogán.

Desde la E/P G PAX dieron un cabo a la E/P TAURO CRUISES. Véase la Figura 4, que muestra una fotografía tomada desde la E/P TAURO CRUISES remolcando a la E/P G PAX. Nótese el reducido calibre aparente del cabo usado como remolque.

Ante la proximidad de tierra, unos 200 m, el patrón de la E/P TAURO CRUISES decidió aceptar el remolque e irse separando poco a poco de la costa a 2- 3 nudos. No obstante lo anterior, decidió emitir un PAN PAN ya que ellos también llevaban pasajeros y su embarcación no estaba preparada para dar remolque.



Figura 4. Embarcación G PAX remolcada por la TAURO CRUISES

La patrullera RIO TAMBRE de la Guardia Civil fue la primera en llegar a la zona, a las 17:17 horas.

A las 17:43 horas la E/S SALVAMAR MENKALINAN tomaba el remolque de la E/P G PAX.

INFORME CIAIM-02/2016

Pérdida de gobierno por falta de combustible de la embarcación de pasajeros G PAX en las inmediaciones del puerto de Mogán (Gran Canaria), el 22 de agosto de 2015

La E/P TAURO CRUISES continuó entonces su viaje hasta Puerto Rico, donde llegaron aproximadamente a las 18:00 horas.

A las 18:10 horas la E/S SALVAMAR MENKALINAN dejó a la E/P G PAX en el fondeadero del puerto de Mogán.

Sobre las 18:30 horas de ese mismo día testigos vieron a la E/P G PAX llegar a Puerto Rico navegando por sus propios medios.



Figura 5. Embarcación G PAX

* * *

4. ANÁLISIS

4.1. La empresa

La empresa propietaria de la embarcación se denomina Nautics Travel, S.L. Está formada por dos socios. Esta compañía no tiene ningún otro barco en propiedad. Habían adquirido la embarcación, nueva, a mediados de 2015. La embarcación llevaba en servicio desde el 16 de junio de 2015⁴.

Según la empresa, era un servicio nuevo en la zona por lo que no era aún muy conocido y no tenían una clientela fija y/o constante. De esto se colige, por tanto, que el servicio tampoco estaba plenamente establecido, no era constante. No obstante, en su página web anunciaban itinerarios y horarios fijos, aunque realmente dependían de la demanda que hubiera en cada momento.

4.2. La embarcación

4.2.1. Clasificación y despacho

La E/P G PAX fue clasificada como embarcación de pasaje de la clase G (viajes menores de 70 millas desde el punto de salida, que no se alejen más de 20 millas de la costa y que naveguen con buen tiempo y periodos restringidos).

La embarcación estaba despachada por la Capitanía Marítima de Las Palmas desde el día 16 de junio de 2015 hasta el 16 de septiembre de 2015, con la siguiente nota: *"No podrá navegar a menos de 200 metros de la costa ni a más de 20 nudos en navegación diurna y con las limitaciones de los certificados y del patrón del barco"*.

4.2.2. Motores

La embarcación dispone de dos motores Volvo Penta D4 260A de 191 kW cada uno a 3500 rpm, acoplados a un reductor inversor en la cola. La transmisión de la potencia desde el plato de acoplamiento de los reductores hasta las hélices se efectúa mediante colas tipo Z. El servomotor es de accionamiento hidráulico. La embarcación lleva dos tanques de combustible de 500 l de capacidad. Cada tanque surte un motor y los tanques no están comunicados entre sí.

4.2.3. Limitación de la velocidad

El proyecto original de la E/P G PAX está visado en fecha 20/11/2013. La Capitanía Marítima de Palamós, que fue la que siguió la construcción de la embarcación, hizo una serie de observaciones al proyecto. Con fecha 11/01/2014, se presentó una "Respuesta a las objeciones del informe de autorización de construcción", para adecuar el proyecto a las observaciones de la Capitanía Marítima. Aquí se rectificaban una serie de puntos, entre otros, se limitaba la velocidad máxima de la embarcación a 20 nudos.

⁴ Según Resolución de despacho.

Pérdida de gobierno por falta de combustible de la embarcación de pasajeros G PAX en las inmediaciones del puerto de Mogán (Gran Canaria), el 22 de agosto de 2015

A este respecto, se advierte de la incongruencia del diseño del proyecto, al admitir una potencia de motores suficiente para alcanzar una velocidad de casi 40 nudos con un cálculo de escantillonado del casco para 20 nudos de velocidad máxima.

En el momento del accidente, la empresa armadora en su página web anunciaba diversas opciones de rutas, en todas ellas se publicitaba una velocidad desde 35 hasta 38 nudos, obviando la limitación de velocidad establecida en el propio proyecto de construcción de la embarcación y recalcada en la declaración responsable que requirió la Capitanía Marítima de Palamós y en la Resolución de despacho de la Capitanía Marítima de Las Palmas.

Para autorizar una velocidad de 38 nudos la embarcación estaría sometida a una serie de requerimientos por parte de la autoridad marítima que haría que el proyecto tuviera que cumplir criterios técnicos más exigentes.

4.3. Tripulación

Los enroles registrados en la E/P G PAX son los siguientes:

Fecha de enrole	Cargo
16/06/2015	patrón
15/07/2015	marinero
24/08/2015	patrón
24/08/2015	marinero
24/08/2015	marinero

Según manifestó la empresa, no podía contratar una tripulación fija para la embarcación. También tenían dificultades en encontrar patrones con la titulación requerida para este tipo de viajes, y no sabían con mucha antelación cuando iban a salir y cuando no. En los dos meses que la embarcación llevaba en servicio no se realizaban viajes diariamente, llegando a estar varios días consecutivos sin salir dependiendo de la demanda de usuarios. Por esta razón los patrones iban cambiando con frecuencia.

A bordo iban, según la empresa:

- Una persona cuya única cualificación profesional era la posesión del certificado de Formación Básica.
- Otra persona que tenía título de Patrón de Litoral, además de otras cualificaciones del ámbito marítimo.

La tripulación que iba a bordo ese día no era la que figuraba como enrolada.

4.4. Discusión sobre la pérdida de control de la embarcación el día 22 de agosto

4.4.1. Causa de la parada del motor de estribor

La CIAIM ha sabido que ese mismo día, apenas 20 minutos después de que la E/S SALVAMAR MENKALINAN la dejara en el puerto de Mogán, la E/P G PAX llegó a Puerto Rico navegando por sus propios medios.

Según la empresa, el motivo de la parada se debió a que el motor de estribor se quedó sin combustible, cuya escasez no advirtieron porque el aforador del tanque del que se alimentaba dicho motor estaba estropeado. La aguja marcaba que había combustible. Los tripulantes declararon que la aguja subía normalmente al repostar, pero que al ir bajando el nivel de combustible se quedaba atorada y no seguía bajando.

Las facturas de combustible aportadas por la empresa del mes de agosto, indican los días y cantidad de combustible que repostaron. Como la embarcación tiene dos tanques, se supone que la cantidad total se repartiría en los dos.

Fecha	Cantidad repostada de combustible	Por tanque
2 de agosto	140 litros	70 litros
15 de agosto	140 litros	70 litros
22 de agosto	90 litros	45 litros
22 de agosto	30 litros	Tanque de estribor
23 de agosto	111 litros	55,5 litros

Preguntados sobre cómo era la rutina de hacer combustible: *“Cada día que salen por la mañana hacen gasoil o el día anterior. Piden fondos a la empresa o el comercial de la empresa hace una transferencia a la gasolinera. Si no repostan con lo que recauden ese mismo día de los tickets que vendan o lo ponen de su bolsillo la tripulación y luego lo reclaman a la empresa”⁵.*

La cantidad de combustible que repostaba la embarcación resultaba escasa en comparación con la capacidad total de los tanques. Ante esto caben dos posibilidades:

1. Que los tanques ya estuvieran lo bastante llenos y se tratara de ir rellenando.
2. Que era práctica común ir con el combustible al mínimo.

Observando las facturas de combustible repostado durante todo el mes de agosto y puesto que se quedaron sin combustible, se deduce que lo habitual era que navegaran con el combustible mínimo necesario.

La alarma de bajo nivel de combustible venía tarada de astillero al 15%. Para llegar a ese nivel de combustible los tanques tienen que ir al menos con 75 l. La tripulación declara no haber

⁵ Declaraciones del armador, corroborados por otras fuentes.

Pérdida de gobierno por falta de combustible de la embarcación de pasajeros G PAX en las inmediaciones del puerto de Mogán (Gran Canaria), el 22 de agosto de 2015

escuchado alarma ninguna previa a la parada del motor. Si ello fuera cierto, de esto se desprendería que o bien la alarma estaba desconectada o el sistema sufría una avería.

El consumo de los motores a la velocidad de crucero de 20 nudos, se estima en 20 l/h, aumentando considerablemente si se sobrepasa esta velocidad, lo que no le está permitido a esta embarcación.

4.4.2. Funcionalidad del sistema de gobierno

La bomba hidráulica del sistema de gobierno de la embarcación está accionada por el motor de estribor, si bien puede accionarse manualmente en el caso de que no esté en funcionamiento dicho motor. La tripulación, dada su alta movilidad y escasa familiarización con la embarcación, desconocía este hecho.

5. CONCLUSIONES

La causa inmediata de la parada del motor fue la falta de combustible en el tanque de estribor, a consecuencia de navegar con una cantidad insuficiente de combustible.

Los factores contribuyentes a los eventos objeto de este informe son:

1. La Compañía empezó a operar dos meses antes, sin haber operado nunca antes otro barco. Los operadores no tenían experiencia. No estaban claros los roles y responsabilidades en el interior de la empresa.
2. No existe una política de seguridad en la empresa. Es más, denota ignorancia acerca de las obligaciones que deben asumir armadores de embarcaciones de pasaje.
3. No existía un control efectivo por parte de la gerencia ni de la tripulación de las operaciones esenciales de la embarcación. Por ejemplo, la costumbre de operar con combustible bajo mínimos.
4. La gestión de personal no era adecuada. No había una tripulación fija. Se producía una alta rotación de patrones que impedía su familiarización con la embarcación y su manejo.
5. Los métodos de trabajo eran inadecuados. Por ejemplo:
 - o El patrón de la E/P G PAX, en lugar de utilizar los procedimientos radiotelefónicos de urgencia y/o socorro, o simplemente llamar por el canal 16 de VHF, se limitó a hacer señales con los brazos a la E/P TAURO CRUISES.
 - o El patrón del E/P G PAX, en lugar de solicitar un remolque profesional, solicitó a la E/P TAURO CRUISES que efectuaran ellos el remolque, a pesar de tratarse también de una embarcación con pasaje y no estar preparada para ello.

6. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

A la Compañía:

1. Que se replantee en su totalidad la gestión de su embarcación teniendo en cuenta la seguridad de su operación, y en especial de los pasajeros.

A Capitanía Marítima de Las Palmas

2. Que intensifique los controles sobre el estado de estas tripulaciones, de la cualificación de sus tripulantes y de la práctica de su operación.

* * *

7. Anexo: ABANDONO EN LA PLAYA DE 27 PERSONAS EL DÍA 4 DE OCTUBRE

7.1. Relato de hechos

Según ha podido conocer la CIAIM, el día 4 de octubre de 2015 la E/P G PAX realizó varias salidas por la mañana llevando pasaje a la playa de Güigüi⁶.

A las 16:00 horas recogieron en Güigüi a la primera tanda de gente que deseaba volver a Puerto Rico. En el viaje, se les paró el motor de estribor sobre las 16:30 horas. Llegaron a Puerto Rico sobre las 18:30 horas, navegando únicamente con el motor de babor.

Una vez en Puerto Rico, y considerando que no podían regresar a Güigüi, sobre las 18:45 horas llamaron al 112 para avisar de que había turistas en la playa y que no podían ir a recogerles por avería en el motor.

A las 19:36 horas el CCS de Las Palmas fue informado por el 112 de la alerta de 27 personas aisladas en la playa de Güigüi. El CCS de Las Palmas contactó con la E/P G PAX que les confirmó lo anterior. Desde el CCS se les advirtió si habían intentado gestionar con otra empresa el traslado de estas personas, ya que se trataría por su parte de una negligencia. De la E/P G PAX le contestaron que habían estado intentándolo pero que no había ninguna embarcación preparada para hacer ese viaje.

20:00 horas. El CCS Las Palmas informó a la E/S SALVAMAR MENKALINAN y a la lancha de salvamento (L/S) ESCILA de la emergencia en curso.

20:05 horas. El CCS Las Palmas intentó contactar con los armadores de la E/P G PAX sin resultado.

20:10 horas. La Cruz Roja movilizó a las embarcaciones ESCILA, TASARTE y M43/2.

20:10 horas. El CCS Las Palmas movilizó a la E/S SALVAMAR MENKALINAN.

20:23 horas. La E/S SALVAMAR MENKALINAN salió de su puerto base.

20:45 horas. Las embarcaciones ESCILA, TASARTE y M43/2 salieron de su puerto base. Se acordó con la E/S SALVAMAR MENKALINAN y con la L/S ESCILA el traslado de las personas a Puerto Rico. El rescate de las personas tuvo que coordinarse con las embarcaciones de la Cruz Roja que recogía a la gente en la playa y de ahí se trasladaban a la E/S SALVAMAR MENKALINAN que por las características del lugar y por su calado, no podía aproximarse a la playa.

⁶ La E/P G PAX salió de Puerto Rico a las 7:30 horas, llegando a las 8:30 horas a la playa de Güigüi. Desembarcaron a la gente y regresaron a Puerto Rico. Volvió a salir de Puerto Rico de nuevo a las 10:00 horas y llegaron a Güigüi a las 10:30 horas. A las 14:00 horas estaban de nuevo en Güigüi, fondearon allí y a las 15:00 horas llevaron a unos cuantos pasajeros a la playa de Tasartico. Las diferentes duraciones de los trayectos son achacables a las diferentes modalidades de excursiones ofertadas al pasaje.

Pérdida de gobierno por falta de combustible de la embarcación de pasajeros G PAX en las inmediaciones del puerto de Mogán (Gran Canaria), el 22 de agosto de 2015

21:44 Desde la E/S SALVAMAR MENKALINAN informaron que tenían a 10 personas a bordo y que procedían a la playa contigua a embarcar a otras diez personas, así como que 7 personas se habían marchado caminando a Tasartico a las cinco de la tarde. Se informó de esto al 112.

22:05 La E/S SALVAMAR MENKALINAN informó que tenía a bordo a los 20 excursionistas y procedía a Puerto Rico.

22:43 La E/S SALVAMAR MENKALINAN atracó en Puerto Rico y desembarcaron los excursionistas.

7.2. Estudio de este segundo incidente

Del estudio de este segundo incidente el día 4 de octubre, la CIAIM ha averiguado que:

- El despacho emitido a la embarcación había caducado el 16 de septiembre de 2015, así como algunos certificados.
- La tripulación que iba a bordo era:
 - o Un marinero enrolado (el mismo marinero que el día del remolque el 22 de agosto).
 - o Un patrón que no estaba enrolado.

En los informes y atestados emitidos por los organismos que se encargaron del rescate de los turistas, básicamente SASEMAR y la Guardia Civil, se determina que quien se presentó como patrón era en realidad la persona enrolada como marinero. Incluso fue él el único que estuvo en contacto con SASEMAR por radio durante el tiempo que duró la emergencia. Ni el patrón que supuestamente iba a bordo ese día, ni los armadores de la embarcación, se personaron en ningún momento de la incidencia.

El patrón que supuestamente iba a bordo prestó declaración ante la Capitanía Marítima. La CIAIM no tiene evidencias que permitan asegurar ni desmentir que el patrón estuviera a bordo. No obstante, llama la atención que quien respondiera ante los servicios de emergencia y las autoridades fuera el marinero.

Pasando a considerar las causas de la supuesta avería, desde la CIAIM se solicitó al Armador copia del informe técnico que, por estar aún los motores de la embarcación en garantía, habrían emitido los servicios de inspección del fabricante VOLVO PENTA acerca de la avería alegada.

La empresa presentó un informe de VOLVO PENTA de fecha 9 de octubre de 2015. En el informe, el responsable del departamento técnico de VOLVO PENTA apunta que el aforador de combustible del tanque de estribor no funciona.

El día 6 de octubre rellenaron el tanque de combustible con 80 l de gasoil confirmando que el aforador no funcionaba y que la aguja se mantenía en la misma posición que tenía.

El día 9 de octubre repararon el aforador y comprobaron que funcionaba correctamente.

Por otro lado, los técnicos de VOLVO PENTA dejaron tarada la alarma por bajo nivel de combustible en el 30%, el doble de lo que venía ajustada del astillero.

No se menciona ningún otro problema en el funcionamiento del motor.

INFORME CIAIM-02/2016

Pérdida de gobierno por falta de combustible de la embarcación de pasajeros G PAX en las inmediaciones del puerto de Mogán (Gran Canaria), el 22 de agosto de 2015

De la lectura del informe la CIAIM concluye que la parada del motor se produjo, otra vez, por la falta de combustible.

Este hecho que era ya conocido y que fue la causa de la pérdida de control de la embarcación el día 22 de agosto, confirma la práctica habitual de navegar con poco combustible, la escasa familiaridad de la tripulación con la embarcación y la falta de criterios y principios de seguridad de la empresa.

* * *