



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-11/2022

Embarrancada de la NGV ECO LUX en la isla de Castelví (Formentera), el 6 de octubre 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. Embarcación ECO LUX



Figura 2. Lugar del accidente

1. SÍNTESIS

El día 6 de octubre de 2020 a las 20:55 horas, la nave de gran velocidad (NGV) ECO LUX salió del puerto de Ibiza en dirección al puerto de La Savina (Formentera), para realizar un trayecto de la línea regular que el buque cubría entre estas dos islas.

Alrededor de las 21:28 horas, la NGV ECO LUX tocó fondo en la isla de Castelví, sufriendo una grieta en el patín de estribor. El capitán detectó inmediatamente la gravedad de la situación y emitió un aviso por medio del VHF. La embarcación quedó sin propulsión.

El capitán decidió permitir que la embarcación derivara hasta varar en la isla de s'Alga para evitar su pérdida. Se desplegaron las balsas salvavidas para evacuar al pasaje y parte de la tripulación. Posteriormente se desembarcó al pasaje y tripulantes a una embarcación semirrígida para trasladarlos hasta el puerto de La Savina.

La NGV permaneció varada con el casco de estribor inundado hasta que fue reflatado y llevado al puerto de Ibiza el 10 de octubre de 2020.

1.1. Investigación

La CIAIM recibió la notificación del suceso el día 7 de octubre de 2020. 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 el pleno de la CIAIM en su reunión del 16 de marzo de 2022 y, tras su posterior aprobación, fue publicado en junio de 2022

2. DATOS OBJETIVOS

DATOS DEL BUQUE / EMBARCACIÓN	
Nombre	ECO LUX
Pabellón / registro	España / Santa Cruz de Tenerife
Identificación	Número IMO: 9844239 MMSI: 225988274 Distintivo de llamada: EAXE
Tipo	Nave de gran velocidad de pasaje multicasco
Características principales	Eslora total: 28,45 m Manga: 9,00 m Arqueo bruto: 284,00 GT Nº máximo de pasajeros: 350 Material de casco: Plástico reforzado con fibra de vidrio (PRFV) Propulsión: 2 x CATERPILLAR - C32 - 1081 kW a 2300 rpm Grupos Auxiliares: 2 x CATERPILLAR - C4.4 - 69,0 KVA
Propiedad y gestión	La embarcación es propiedad de Balearia Eurolíneas Marítimas, SA
Sociedad de clasificación	Registro Italiano Navale (IACS)
Pormenores de construcción	Construida el año 2017 por Astilleros Gondan, S.A. (Castropol, Asturias)
Dotación mínima de seguridad	Navegaciones inferiores a 8 horas y hasta 250 pax: Capitán (STCW regla II/3), 1º Oficial de puente (STCW regla II/3), Jefe de Máquinas (STCW regla III/3), 1 Marinero de puente (STCW regla II/4), 1 Marinero de máquinas (STCW regla III/4)
PORMENORES DEL VIAJE	
Puertos de salida / llegada	Puerto de Ibiza (Ibiza) - Puerto de La Savina (Formentera)
Tipo de viaje	Línea regular de pasaje entre Ibiza y Formentera
Información relativa a la carga	12 pasajeros
Dotación	5 tripulantes (navegación inferior a 8 horas y hasta 250 pax), cumpliendo los requisitos de la dotación mínima de seguridad.
Documentación	La nave estaba correctamente despachada y disponía de los certificados exigibles en vigor.
INFORMACIÓN RELATIVA AL SUCESO	
Tipo de suceso	Embarrancada
Fecha y hora	6 de octubre de 2020, 21:30 hora local
Localización	38º 46,4'N, 001º 25,4'E
Operaciones del buque	En navegación hacia el puerto de La Savina
Lugar a bordo	Quilla del casco de estribor
Daños sufridos en el buque	Grieta e inundación del casco de estribor.
Fallecidos / desaparecidos / heridos a bordo	No
Contaminación	No
Otros daños externos al buque	No
Otros daños personales	No
CONDICIONES MARÍTIMAS Y METEOROLÓGICAS	
Viento	Suroeste (220º a 230º) con fuerza 4 (11 a 16 nudos) y rachas de 17 a 21 nudos.
Estado de la mar	Marejada por mar de viento, con altura significativa de olas de 0,7 a 1 metro. Mar de fondo de 0,5 metros del noroeste (320º). Periodo medio de las olas de 4 segundos.
Visibilidad	Buena, 10 km o más.
INTERVENCIÓN DE AUTORIDADES EN TIERRA Y REACCIÓN DE SERVICIOS DE EMERGENCIA	
Organismos intervinientes	SASEMAR
Medios utilizados	Embarcación de salvamento (E/S) SALVAMAR MARKAB Helicóptero de salvamento (H/S) HELIMER 205 Embarcación de pasaje FORMENTERA EXPRESS
Rapidez de la intervención	Inmediata
Medidas adoptadas	Movilización de embarcación y helicóptero de SASEMAR. Comunicación con embarcaciones de la zona.
Resultados obtenidos	Rescate de los pasajeros y tripulantes ilesos y reflote de la nave.

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 3. Zona del accidente



Figura 4. Detalle de la Zona del accidente

El día 6 de octubre de 2020 a las 20:55 horas, la NGV ECO LUX inició el viaje entre el puerto de Ibiza (Ibiza) y el puerto de La Savina (Formentera) siguiendo con la línea regular que cubría entre estos dos puertos.

Aproximadamente a las 21:28 horas, habiendo recorrido 2/3 de la travesía y pasando al este de Isla de Castelví, el capitán notó que la embarcación tocaba fondo con el patín de estribor. En poco menos de 1 minuto la nave se quedó sin control de la propulsión ni generación eléctrica en la banda de estribo; alimentándose los servicios esenciales con las baterías de emergencia¹.

El capitán se dio cuenta inmediatamente de la gravedad de la situación, e inició todos los procedimientos necesarios para afrontar la emergencia. Ordenó fondear las anclas, arriar las balsas salvavidas y notificó el accidente al Centro de Coordinación de Salvamento (CCS) de Palma.

A las 21:32 horas, el CCS de Palma movilizó a la Embarcación de Salvamento (E/S) SALVAMAR MARKAB y solicitó al Centro de Comunicaciones Radiomarítimas (CCR) de Valencia que emitiera un MAYDAY RELAY².

El capitán del ECO LUX, en contacto con el CCS Palma, decidió levar anclas³ y dejar que la embarcación derivase (ver Figura 10) hasta quedar varada en alguna de las zonas próximas de arena, siendo la Isla de s'Alga donde finalmente quedó varada la nave.

A las 22:21 horas el buque de pasaje FORMENTERA EXPRESS, que cubría la misma ruta que el ECO LUX, informó que, encontrándose en la zona, no podía permanecer al costado del ECO LUX debido al poco calado de la zona. Así mismo, el FORMENTERA EXPRESS confirmó que el pasaje se encontraba en las balsas salvavidas. Las balsas se habían desplegado por el costado de babor de la nave, entre la nave y tierra.

A las 22:25 horas la E/S SALVAMAR MARKAB llegó a la zona. Aproximadamente 15 minutos después, se confirmó que el pasaje y los tripulantes se encontraban bien pero que no se podía realizar su traslado hasta la E/S SALVAMAR MARKAB por el poco calado y las condiciones meteorológicas reinantes en la zona.

A las 22:52 horas, BALEARIA envió una embarcación semirígida (zodiac) desde el puerto de La Savina al ECO LUX para evacuar al pasaje y algunos tripulantes cuya presencia a bordo no era imprescindible. Su intención era trasladarlos desde la nave varada a la E/S SALVAMAR MARKAB.

A las 23:27 la E/S SALVAMAR MARKAB informó que la neumática estaba trasladando a 15 personas (12 pax + 3 trip) directamente hasta el puerto de La Savina en lugar de trasladarlos a bordo. Desde CCS Palma se le indicó a la E/S SALVAMAR MARKAB que escoltase a la zodiac hasta La Savina.

A las 23:45, la E/S SALVAMAR MARKAB indicó que el desembarco de las personas en el puerto de La Savina ya había finalizado.

Al día siguiente, a las 7:00 horas se contactó con el capitán del ECO LUX, quien confirmó que solo el jefe de máquinas y él permanecían a bordo. El DPA⁴ de BALEARIA informó que a las 8:00 saldría de Ibiza el personal de la empresa de buzos SERVISUB para evaluar las operaciones de reflotamiento.

Finalmente, el día 10 se realizó el reflotamiento y traslado de la embarcación hasta Ibiza.

¹ En el Registrador de Datos de Travesía (RDT) se comprueba que el que el sistema cayó en menos de 1 minuto. A continuación, el "power status" registrado de la nave muestra que se alimentaba mediante baterías.

² Mensaje radiotelefónico de socorro por el que se notifica la solicitud de socorro de un tercero.

³ El molinete del ancla era de accionamiento hidráulico. Una bomba hidráulica movida por el motor principal de babor proporcionaba la potencia hidráulica necesaria al molinete.

⁴ Designated Person Ashore, ó Persona Designada en Tierra, quien está conectado con la alta dirección de la Compañía, y se encarga de la gestión de la Seguridad y de la Prevención de la Contaminación.

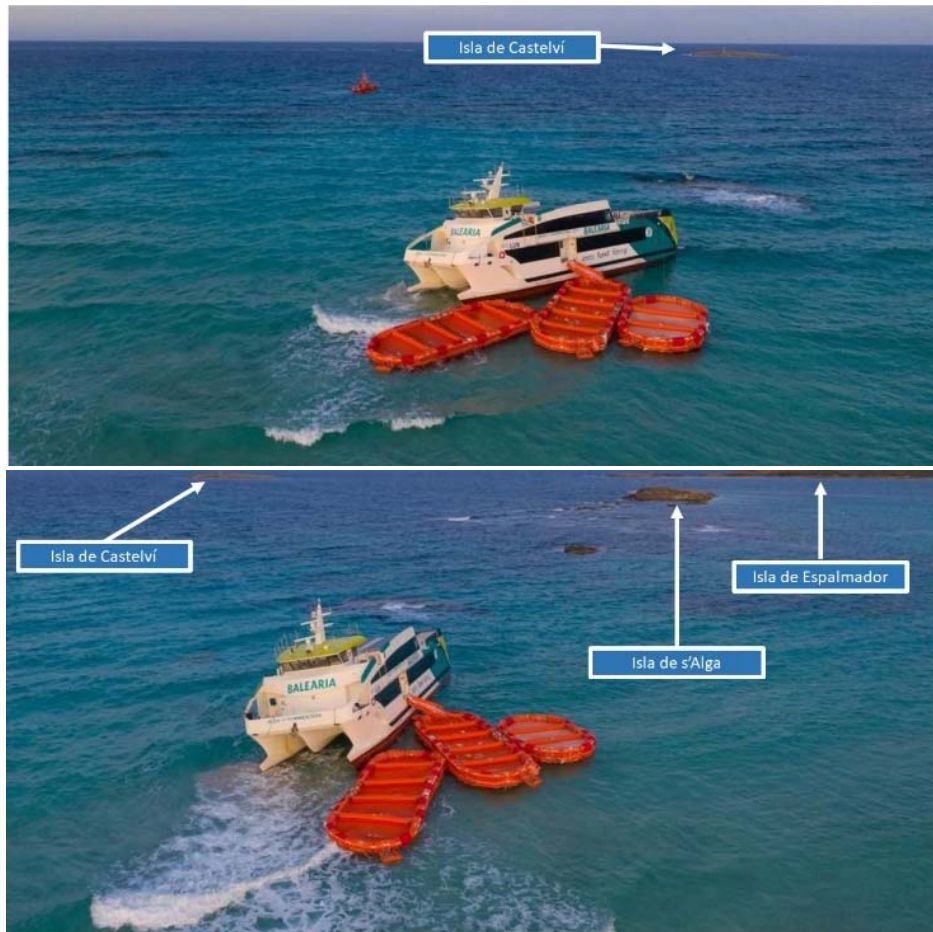


Figura 5. Nave varada, con el MES (Marine Evacuation System) desplegado



Figura 6. Trabajos de reflotamiento de la nave

4. ANÁLISIS

4.1. Estudio de los daños

Como consecuencia de la embarrancada se produjo una zona extensa de fracturas múltiples en el patín de estribor de la nave, donde predominaba una grieta que se extendía desde la línea media de la embarcación hasta la popa de dicho patín (ver Figura 7).



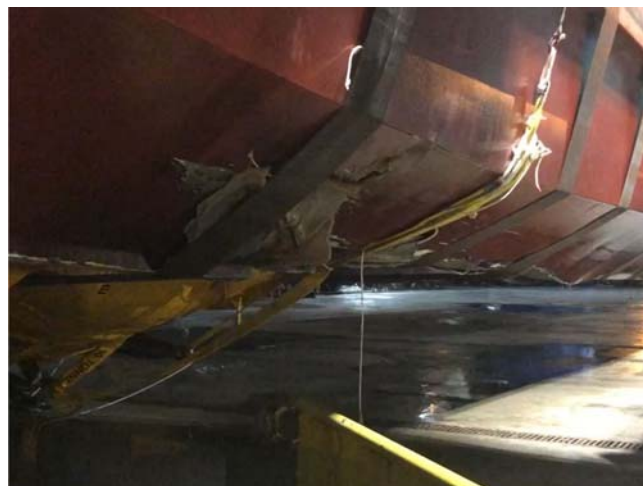
Daños sufridos en la sección de local de tanques



Daños sufridos en la sección de proa



Daños sufridos por la hélice y el timón



Daños sufridos en la sección de local auxiliares y cámara de máquinas

Figura 7. Daños sufridos por la nave

Según informe de la Capitanía Marítima de Ibiza se inundaron todos los compartimentos del patín de estribor excepto los dos situados más a proa: espacio vacío proa y pique de proa (ver Figura 8).

El resultado evidente de estos daños fue que la inundación, aunque no pueda definirse de inmediata, fue muy rápida no dejando tiempo de reacción ni recursos para controlarla.

4.1.1. Interconexión de servicios de propulsión y generación entre los dos patines

Tras el accidente, el barco quedó con el motor propulsor de babor arrancado, aunque no fue posible embragarlo. Así mismo, el generador eléctrico de babor también quedó arrancado, pero no fue posible acoplarlo.

Estos hechos se explican por el diseño y la propia construcción de la nave, la cual lleva dos cuadros de control interconectados, sin la posibilidad de independizar el control de ambas cámaras de máquinas. Esta interconexión de los cuadros originó que al inundarse el casco de estribor la embarcación quedó sin control de la propulsión y de la planta eléctrica.

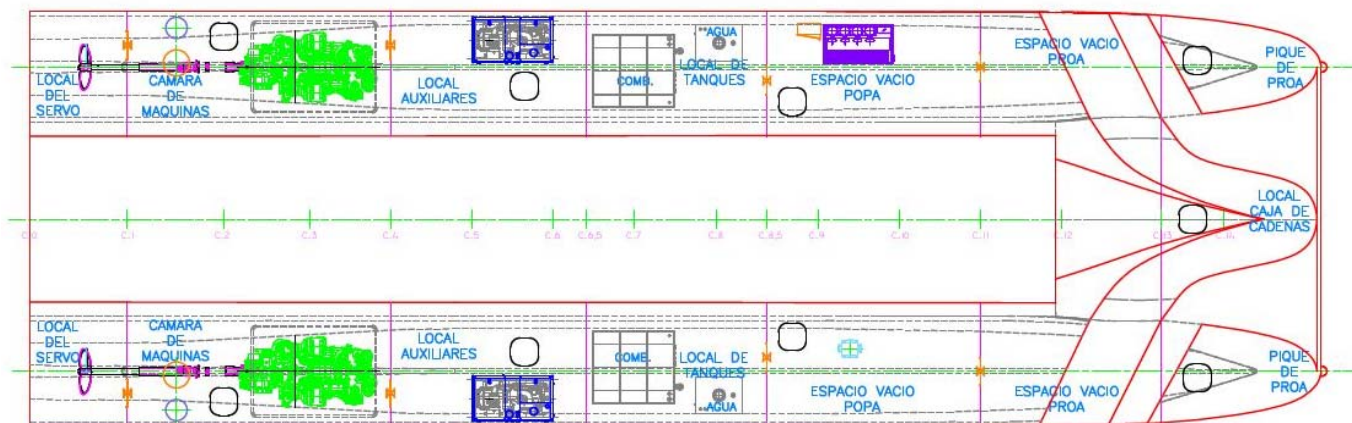


Figura 8. Plano de la nave

Este diseño es claramente deficiente, ya que se pierde la fiabilidad y seguridad que proporciona disponer de sistemas de propulsión y generación duplicados.

Tras el accidente, el armador ha comunicado que se habilitado un sistema para independizar los cuadros de control de ambas cámaras de máquinas de manera que la inundación de uno de los cascos no deje fuera de servicio los sistemas del otro casco.

4.2. Actuación de la tripulación durante la emergencia.

Cabe destacar que la actuación de la tripulación en la gestión de la emergencia fue totalmente profesional, se dio aviso de forma inmediata, se evacuó al pasaje de forma ordenada y rápida y se evaluó correctamente la situación meteorológica al dejar derivar la embarcación hasta vararla en una playa segura.

4.3. Estudio de la navegación realizada por el ECO LUX

A la vista de las cartas de navegación de la zona se comprueba que la isla de Castelví tiene una marca cardinal Oeste⁵ (ver Figuras 9 y 10). Por tanto, la nave ECO LUX debería haber pasado la isla dejándola preferentemente al Este. Dicho de otro modo, en el sentido de la navegación que estaba realizando en ese momento, rumbo al Sur, debería haber dejado la isla por su babor en lugar de pasarla por su estribor como aconteció el día del accidente. Este hecho puede comprobarse por las posiciones registradas por el Sistema de Identificación Automática⁶ (SIA) de la nave (ver Figura 10).

Según ha conocido la CIAIM, este paso se produce en condiciones meteorológicas adversas, aprovechando el resguardo que proporciona la propia isla de Castelví y los islotes y bajos anejos a los temporales de componente Oeste. Se va a estudiar este comportamiento más adelante en este informe.

Según informe de la Capitanía Marítima de Ibiza, durante la inspección de la nave posterior al accidente, encontrándose esta aún varada, se comprobó que las cartas náuticas de papel estaban a bordo y se encontraban debidamente actualizadas.

No existe prácticamente ningún ahorro de tiempo y/o distancia entre pasar al Este o al Oeste de la Isla de Castelví.

La embarcación disponía de un visor nocturno. Preguntado el capitán de la embarcación, afirma que el visor no era muy útil para la navegación, pero considera que para una búsqueda nocturna sí lo sería.

⁵ Una marca cardinal indica que las aguas más profundas, en la zona en que se encuentra colocada, son las del cuadrante que da nombre a la marca. (*Sistema de Ayudas a la Navegación de la IALA/AISM*)

⁶ Más conocido en la industria por su acrónimo en inglés, "AIS".

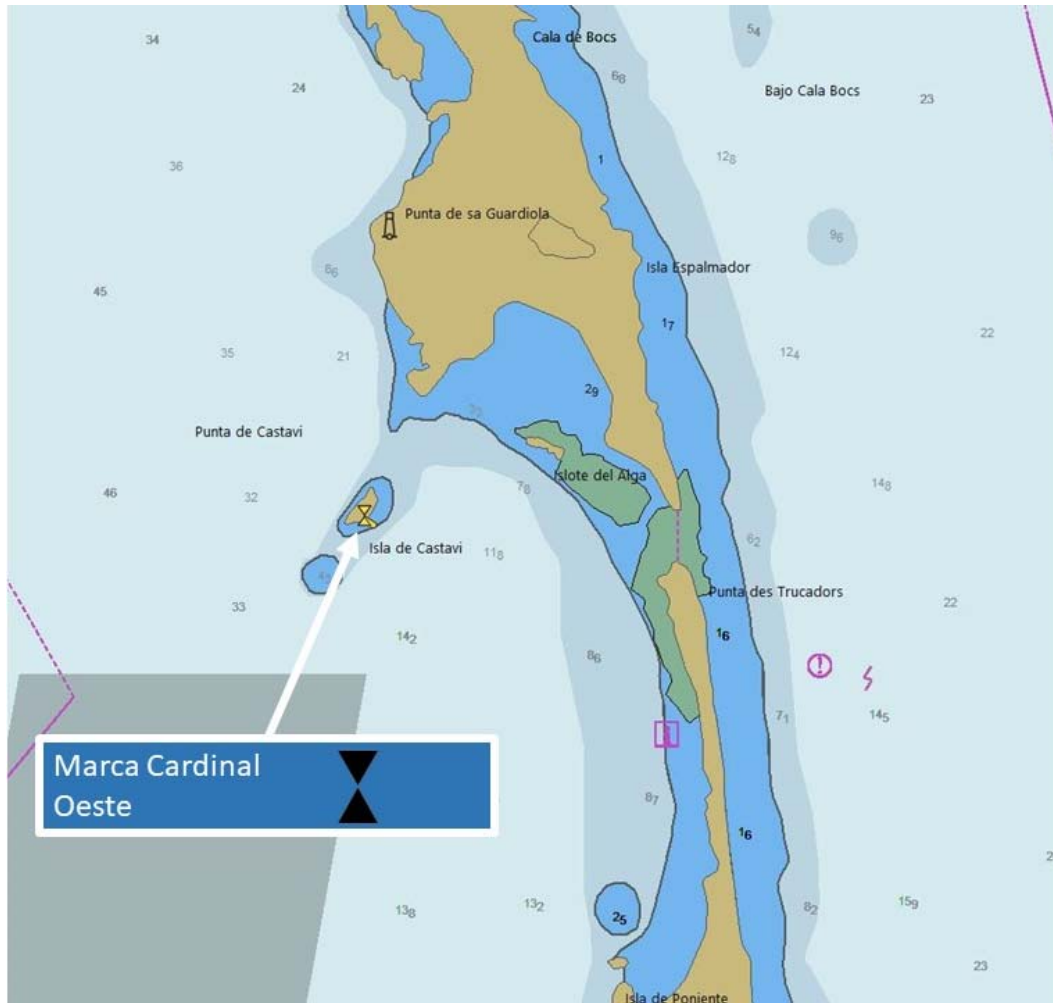


Figura 9. Marca Cardinal Oeste en Carta Náutica



Figura 10. Rumbo y horas aproximadas seguido por la embarcación

Recopilando las evidencias disponibles se concluye que se produjo una infracción del balizamiento existente. El objeto de pasar por esa ruta era aumentar la comodidad del pasaje al minimizar el embate de las olas y el viento.

4.4. Factores contribuyentes a que se navegara por el Este de la Isla Castelví

La CIAIM se entrevistó con parte de la tripulación, llegando a las siguientes conclusiones:

Fatiga

El capitán llevaba 5 días embarcado, tras unas vacaciones de 20 días. Los periodos de embarque y descanso se organizaban usualmente en periodos de 15 días. En el período en que están embarcados, los tripulantes pernoctan en el domicilio.

Las jornadas de trabajo eran de 13 horas de trabajo y 11 de descanso. Una de esas horas de descanso se realizaba en mitad de la jornada laboral. Durante esa hora de descanso, la cual dura usualmente desde las 11:40 hasta las 12:30 en el puerto de Ibiza, debían comer y hacer combustible, si eso era menester. Las jornadas laborales se iniciaban a las 8:00 de la mañana y se finalizaban a la llegaba a Formentera, a las 21:30 horas, faltando por descargar el pasaje y finalizar las tareas diarias de la nave. Típicamente, la jornada terminaba a las 22:00 horas.

De lo anterior se puede extraer que la jornada laboral real de la tripulación era de 14 horas al día. Este horario se mantenía 15 días seguidos; es decir, dos semanas.

El sistema establecido cumple con las horas de descanso mínimas dispuestas en los artículos 8 y 9 del Real Decreto 1561/1995⁷, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo. No obstante, se hace notar que el accidente se produjo al final de la jornada y con tal motivo se ha estudiado este apartado. La CIAIM no dispone de evidencias que permitan asegurar que los tripulantes se encontrasen fatigados.

Exceso de confianza

De la investigación se desprende la excesiva confianza del capitán en el conocimiento de la zona, confianza que le llevó a pasar demasiado cerca de la isla de Castelví. En las grabaciones del puente del RDT se escucha claramente cómo en el momento del accidente reconoce inmediatamente que ha tocado fondo por pasar demasiado cerca, si considerar otra posible causa, por ejemplo, golpear algún objeto flotante.

Actitud displicente frente a la seguridad

Se descarta que el capitán tuviera una actitud displicente de la seguridad de su nave, tripulación y pasajeros.

4.5. Estudio de las navegaciones realizadas habitualmente por los buques y embarcaciones dedicados al transporte de pasajeros entre los puertos de Ibiza y La Savina.

De las investigaciones realizadas por la CIAIM se indicia que la decisión de pasar la Isla de Castelví por el Este es habitual en la zona, no solo del ECO LUX.

A tal efecto, se han estudiado las derrotas de 12 embarcaciones, además del ECO LUX, que realizan la misma ruta con pasaje, en el período que va de julio a noviembre de los años 20/21. Se han elegido los meses buscando un compromiso entre el mayor tráfico de las naves y condiciones meteorológicas parecidas a las existentes al accidente objeto de este informe.

Se han incluido tres anexos, con las trayectorias de las navegaciones seguidas por estas embarcaciones en el período descrito. Las conclusiones del estudio de cada Anexo se expresan a continuación:

- El Anexo 1 incluye las navegaciones efectuadas por la nave ECO LUX en los meses citados de los años 2020 y 2021. Se comprueba cómo durante el año 2020 era habitual que se pasara la isla Castelví por su Este. Tal comportamiento cesó tras el accidente hasta nuestros días. Por otro lado, comprobadas las navegaciones de la embarcación en el 2021 se comprueba que se ha corregido esa actitud.
- En los anexos 2 y 3 pueden verse las trayectorias de otras embarcaciones para el período descrito de los años 2020 y 2021, respectivamente⁸. De ahí se extrae que, si bien es cierto que otras embarcaciones también pasan la isla de Castelví por su Este, esta actitud no puede decirse que sea generalizada; se aprecia que algunas embarcaciones tienen la tendencia a navegar por esa zona peligrosa y otras nunca navegan en esa zona.

⁷ Sección 4ª, sobre Transportes y trabajo en el mar.

⁸ Algunas naves no aparecen en todos los meses por encontrarse fuera de servicio y/o de temporada.

5. CONCLUSIONES

La colisión y posterior varada de la NGV ECO LUX fue consecuencia de navegar sin respetar el balizamiento, a consecuencia de una excesiva confianza en el conocimiento de la zona y sin prestar atención suficiente a la navegación.

El diseño ineficiente de los sistemas de control hizo que se perdiera el control de la propulsión y de la planta eléctrica de babor al inundarse el casco de estribor. Tras el accidente, el armador ha corregido este diseño, instalando un sistema para independizar los cuadros de control de ambas cámaras de máquinas.

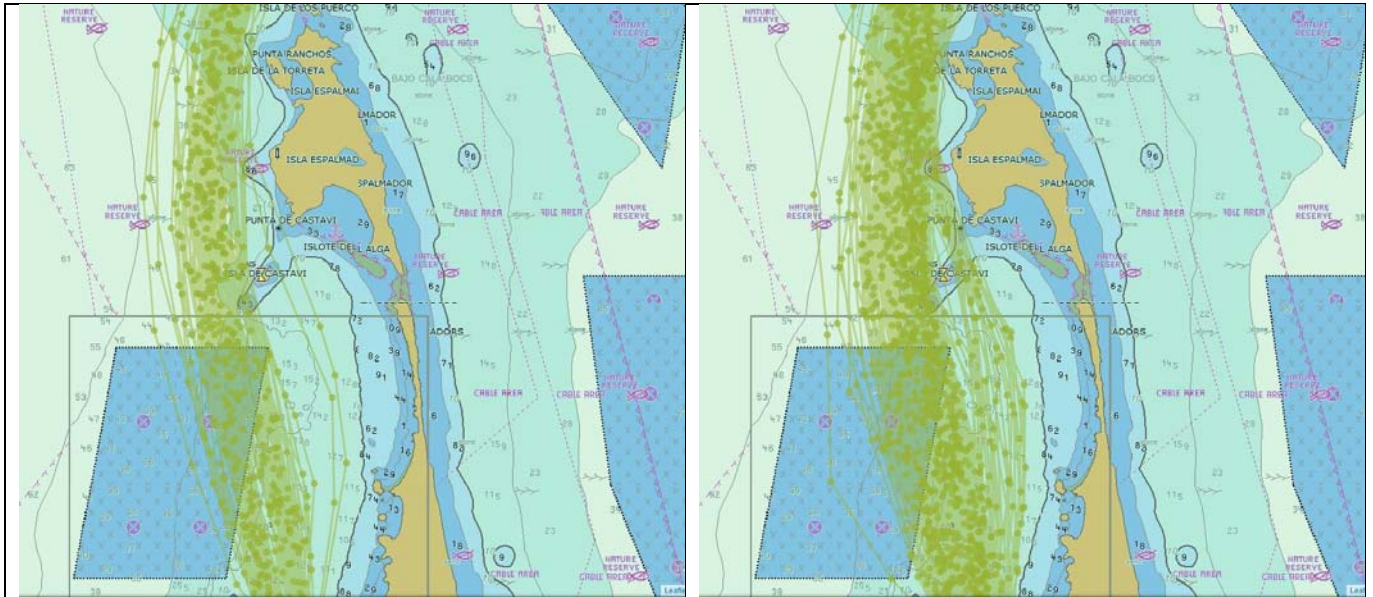
Después del accidente, se observa que las embarcaciones de pasaje en ruta regular entre Ibiza y Formentera han dejado de pasar por el este de la isla de Castelví.

6. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

A la vista de las conclusiones alcanzadas, no se formulan recomendaciones de seguridad.

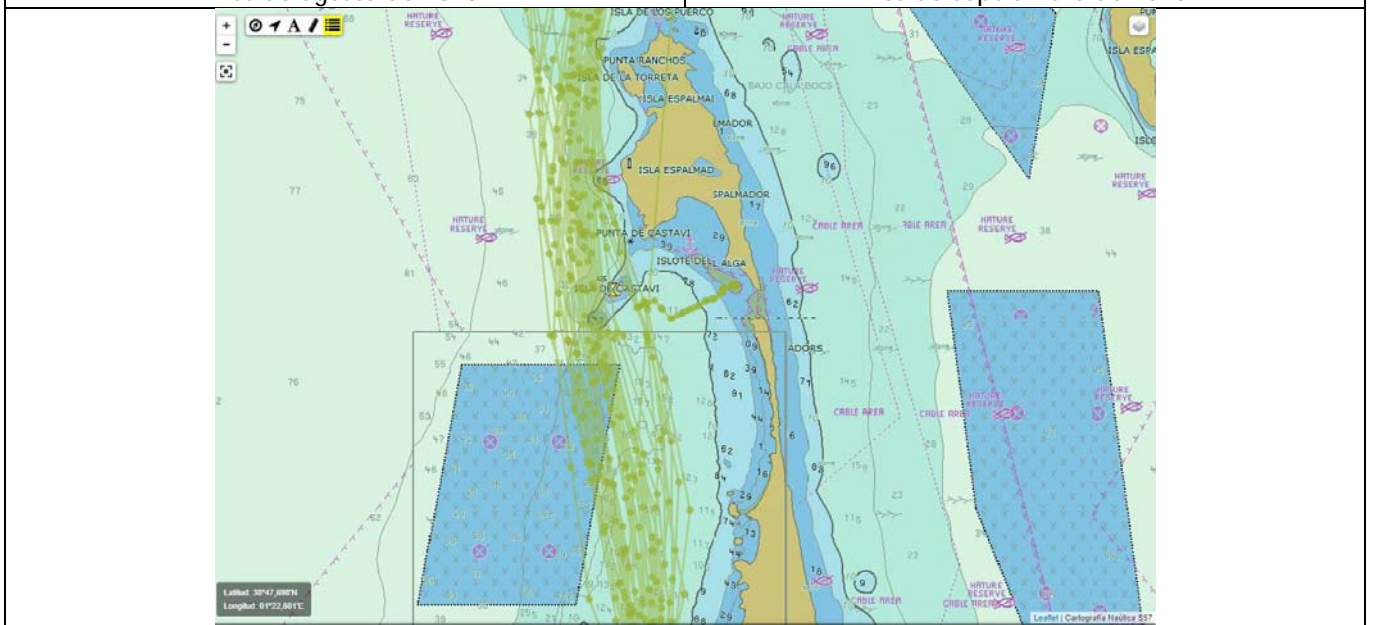
7. ANEXO 1: ECO LUX

7.1. Eco Lux 2020



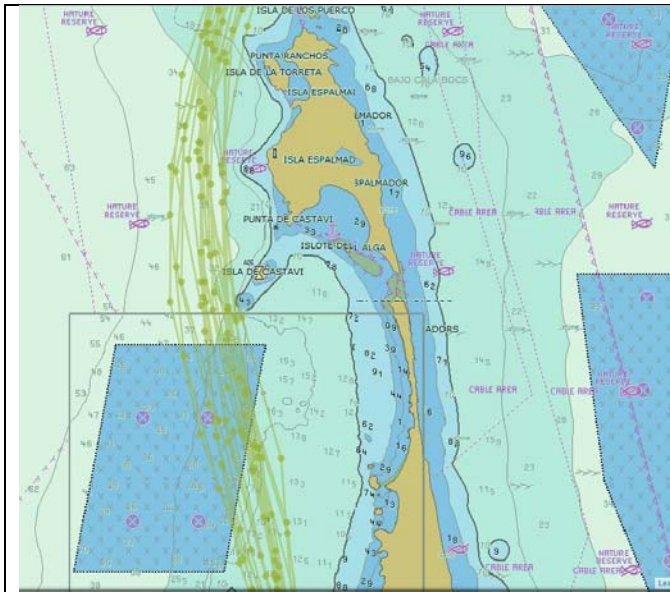
Mes de agosto de 2020

Mes de septiembre de 2020

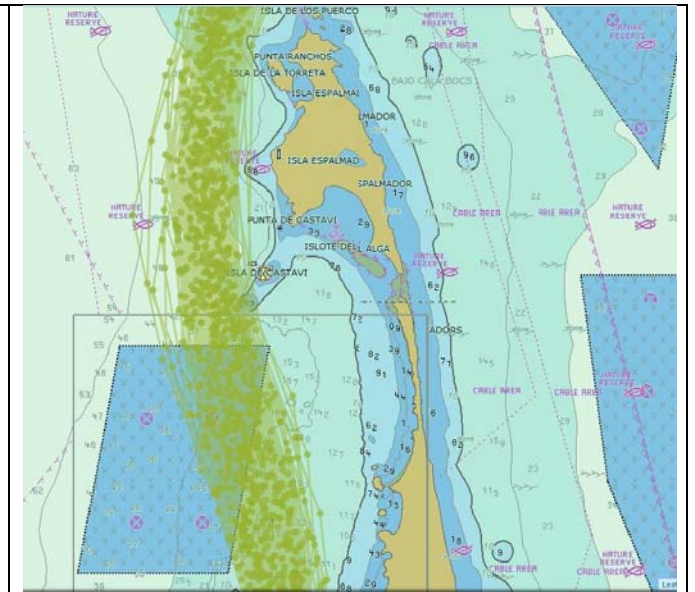


Mes de octubre de 2020

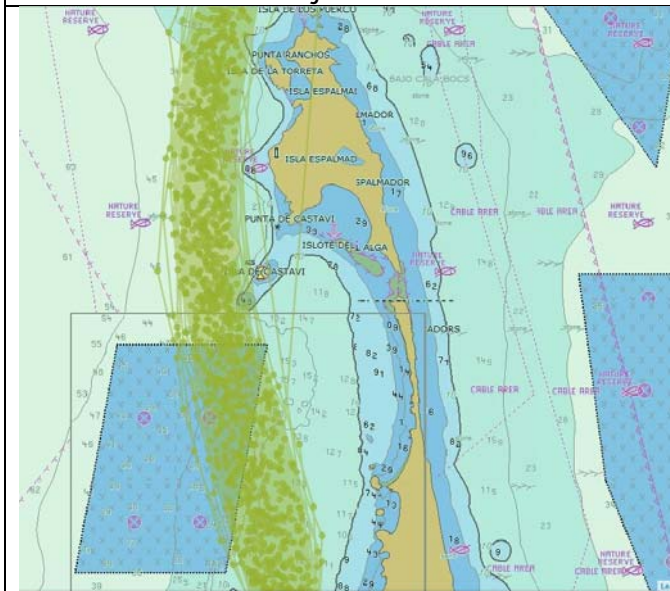
7.2. Eco lux 2021



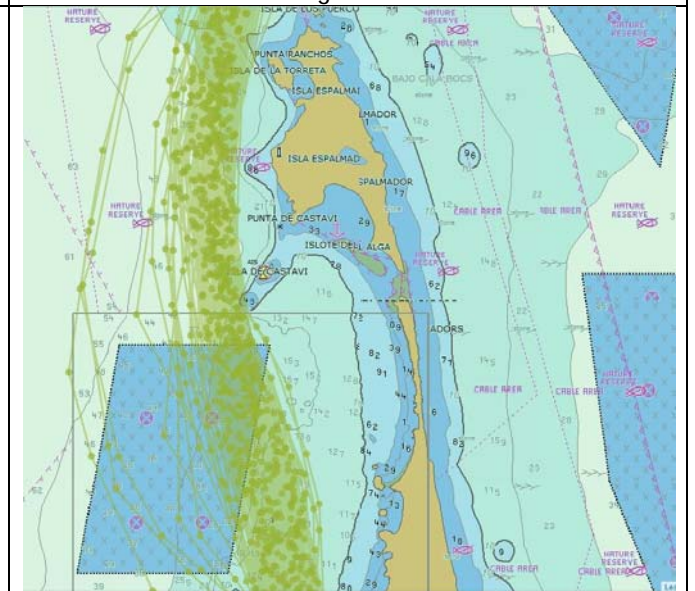
Mes de julio de 2021



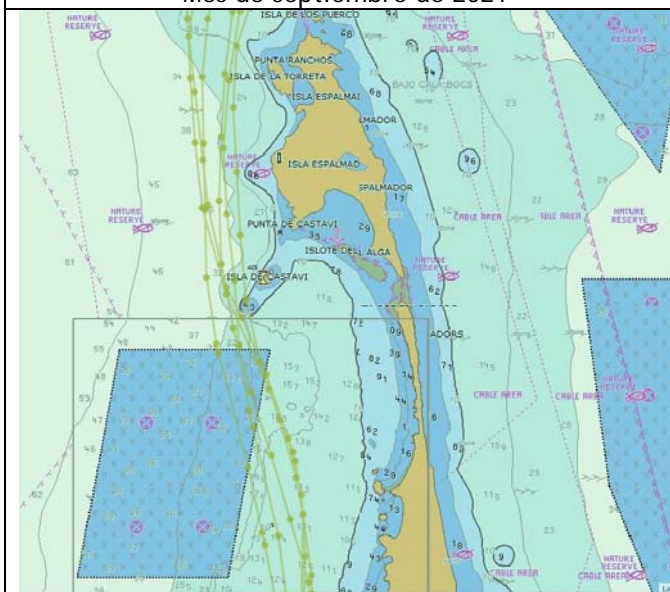
Mes de agosto de 2021



Mes de septiembre de 2021



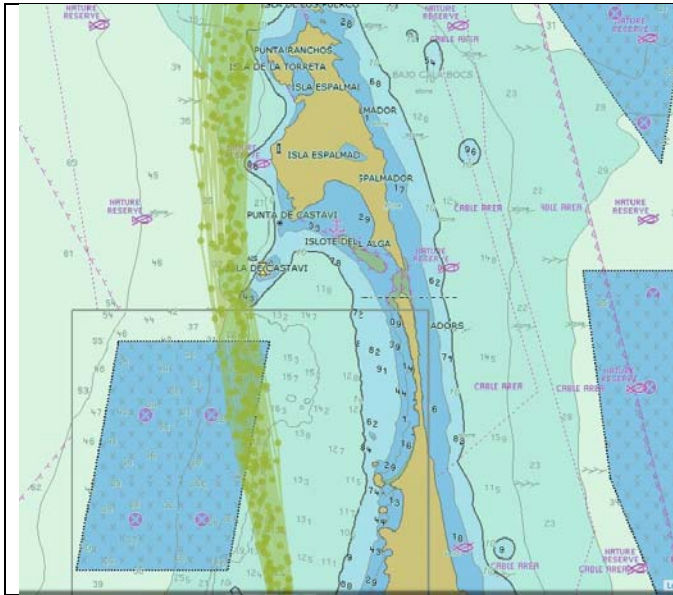
Mes de octubre de 2021



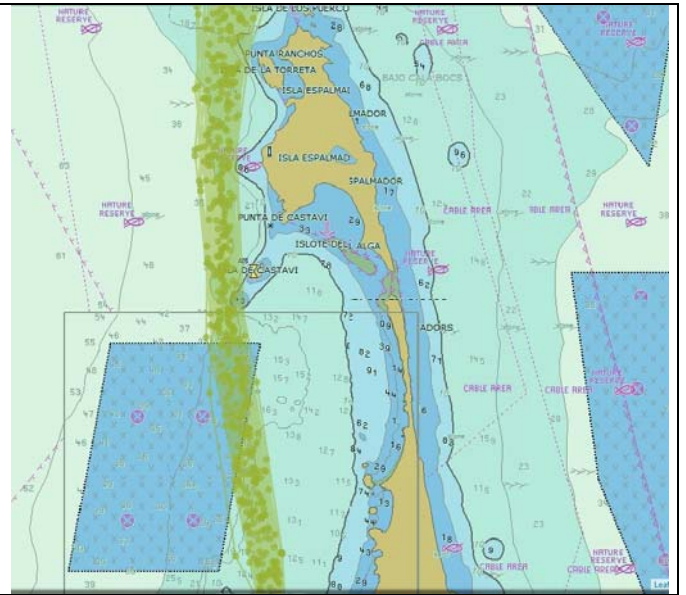
Mes de noviembre de 2021

8. ANEXO 2: AÑO 2020

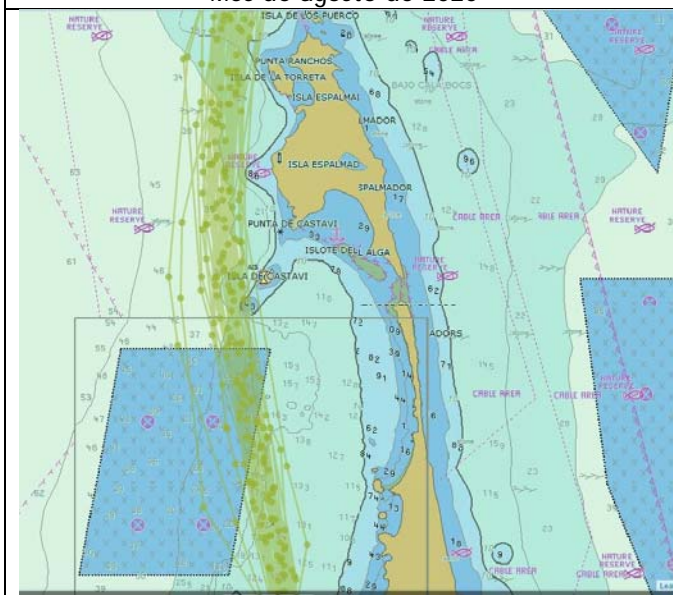
8.1. Aigues de Formentera 2020



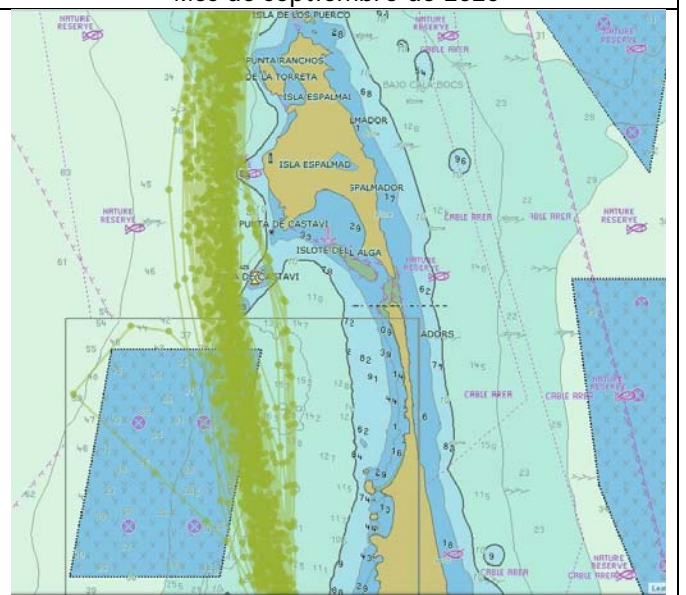
Mes de agosto de 2020



Mes de septiembre de 2020

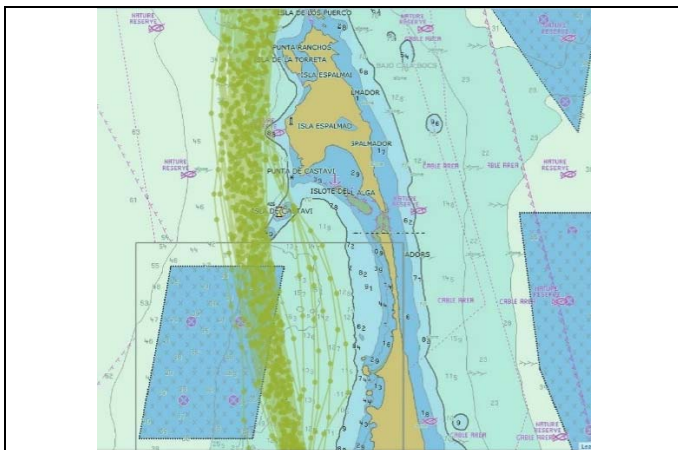


Mes de octubre de 2020

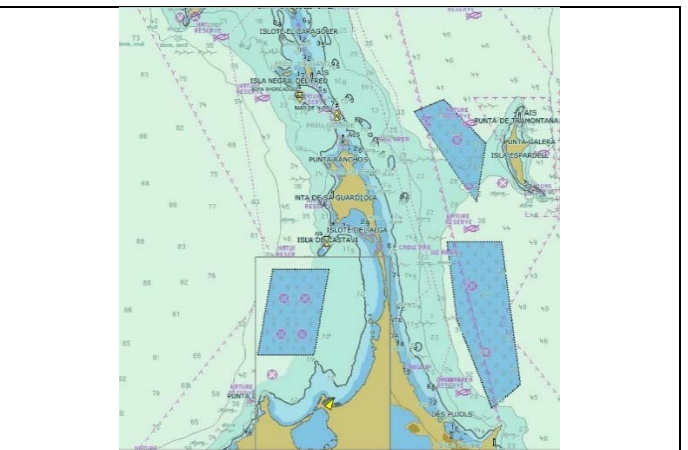


Mes de noviembre de 2020

8.2. Aires de Formentera 2020

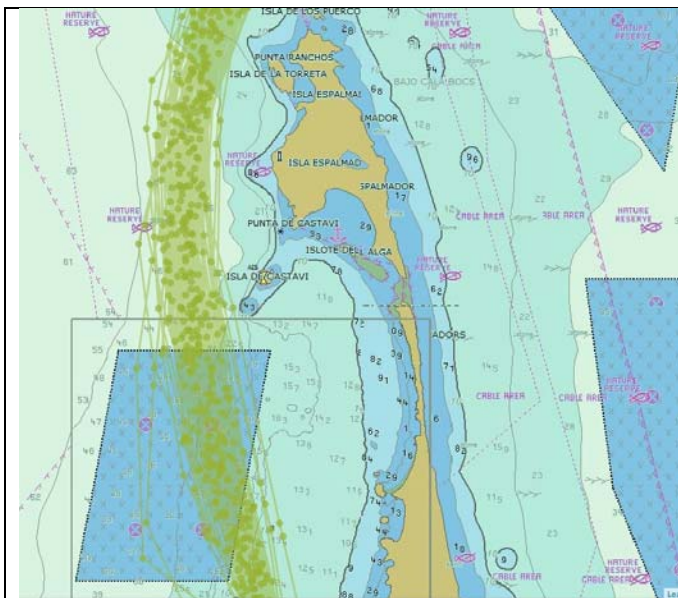


Mes de septiembre de 2020

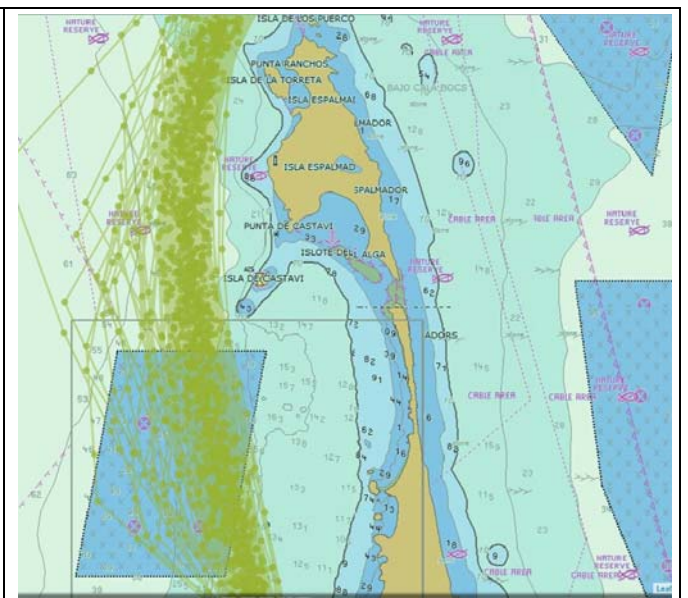


Mes de noviembre de 2020

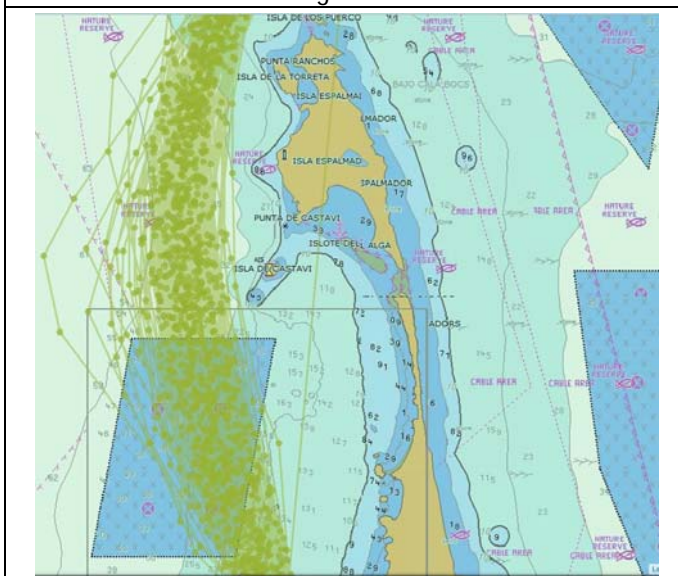
8.3. Castavi jet 2020



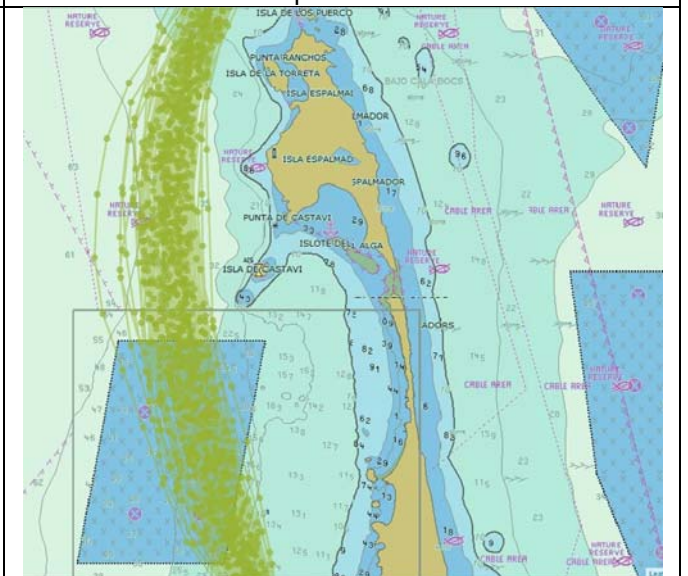
Mes de agosto de 2020



Mes de septiembre de 2020

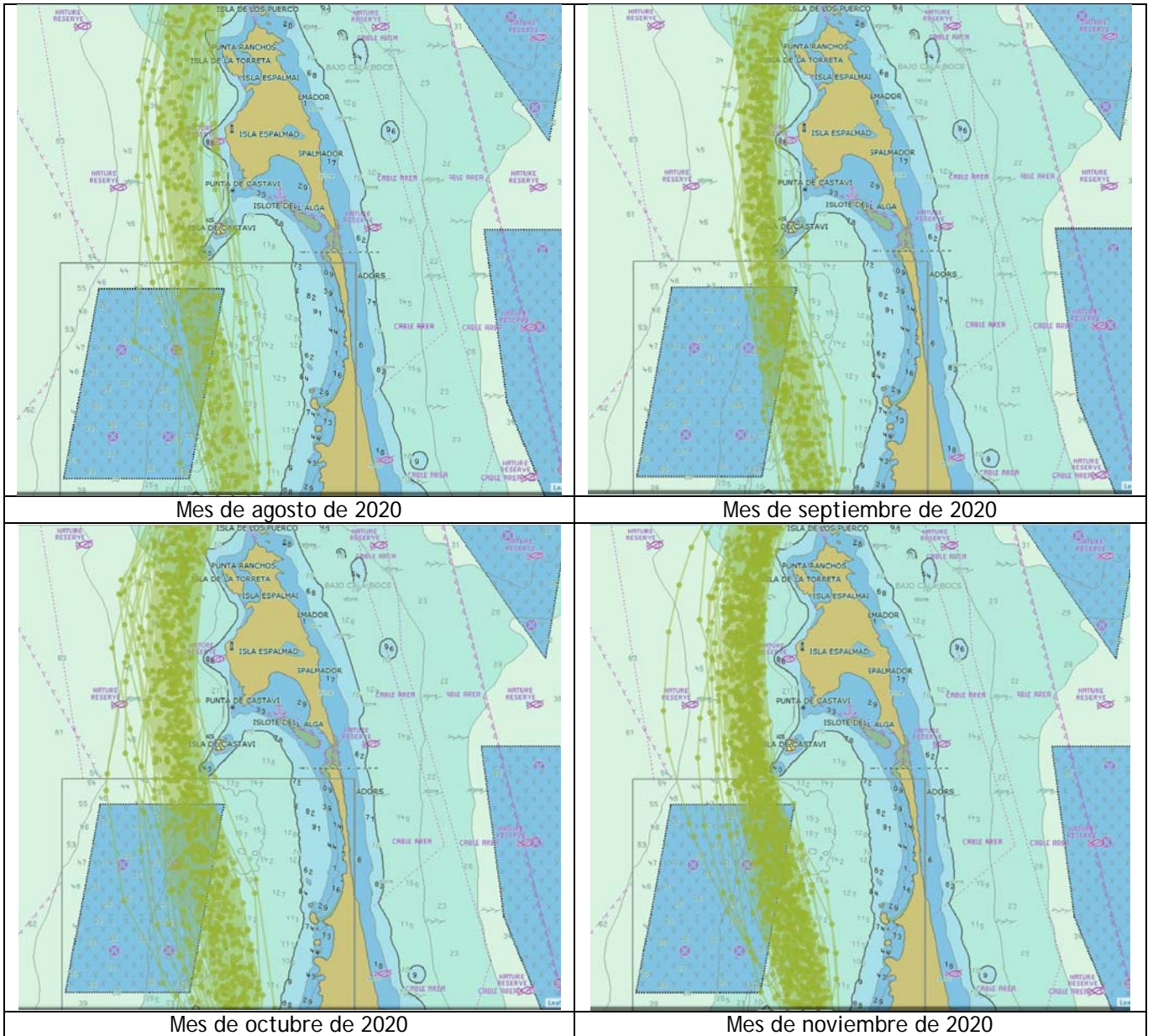


Mes de octubre de 2020

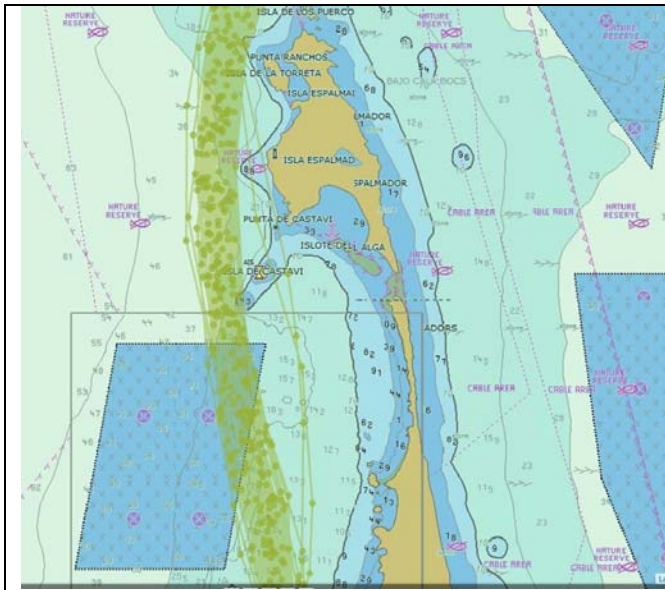


Mes de noviembre de 2020

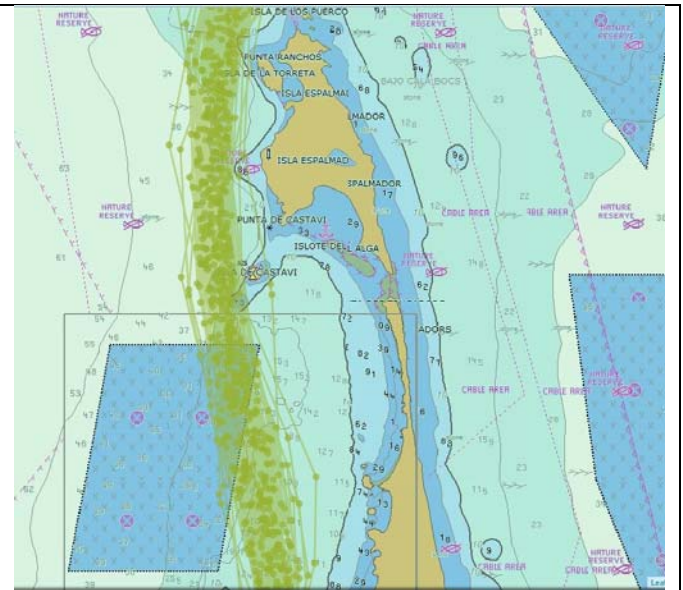
8.4. Eco Aire 2020



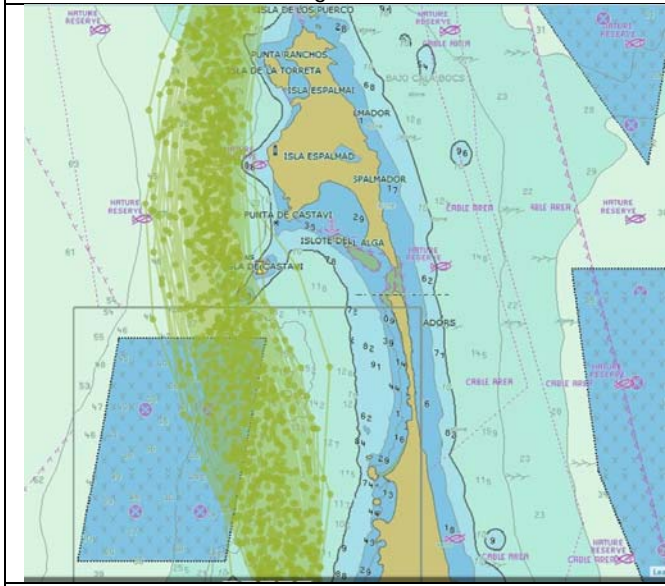
8.5. Eco Aqua 2020



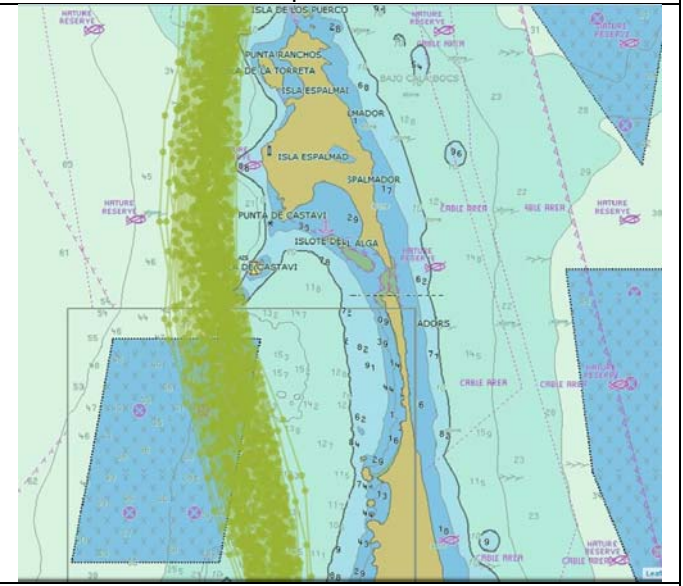
Mes de agosto de 2020



Mes de septiembre de 2020

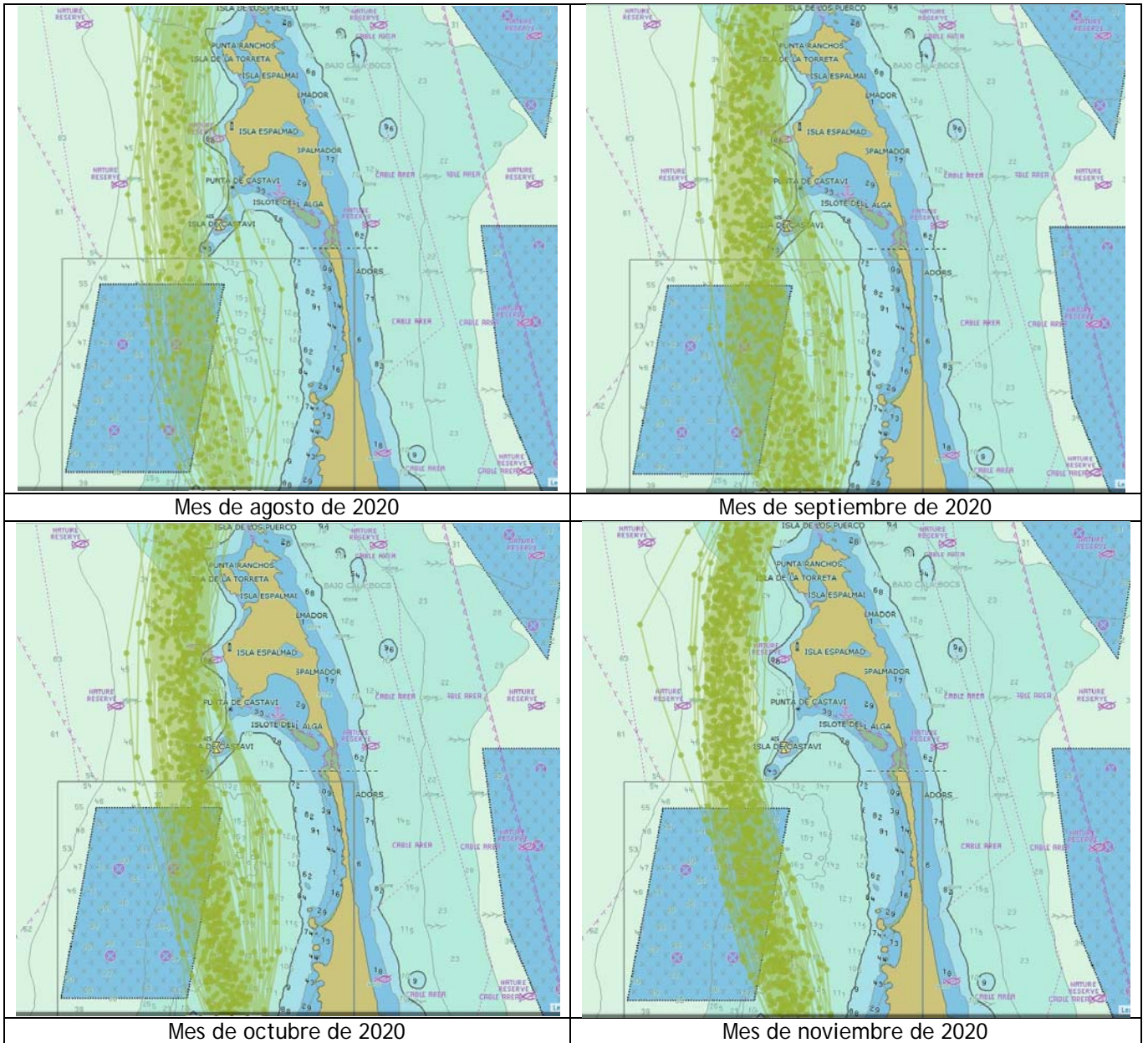


Mes de octubre de 2020

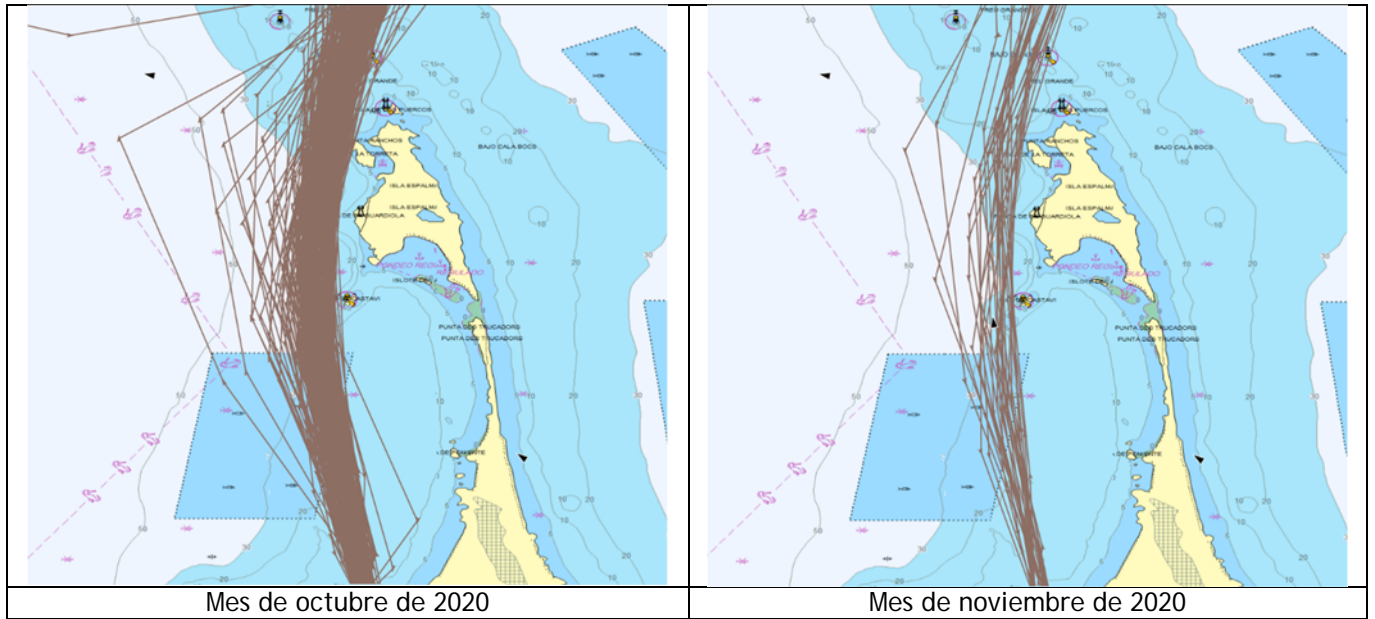


Mes de noviembre de 2020

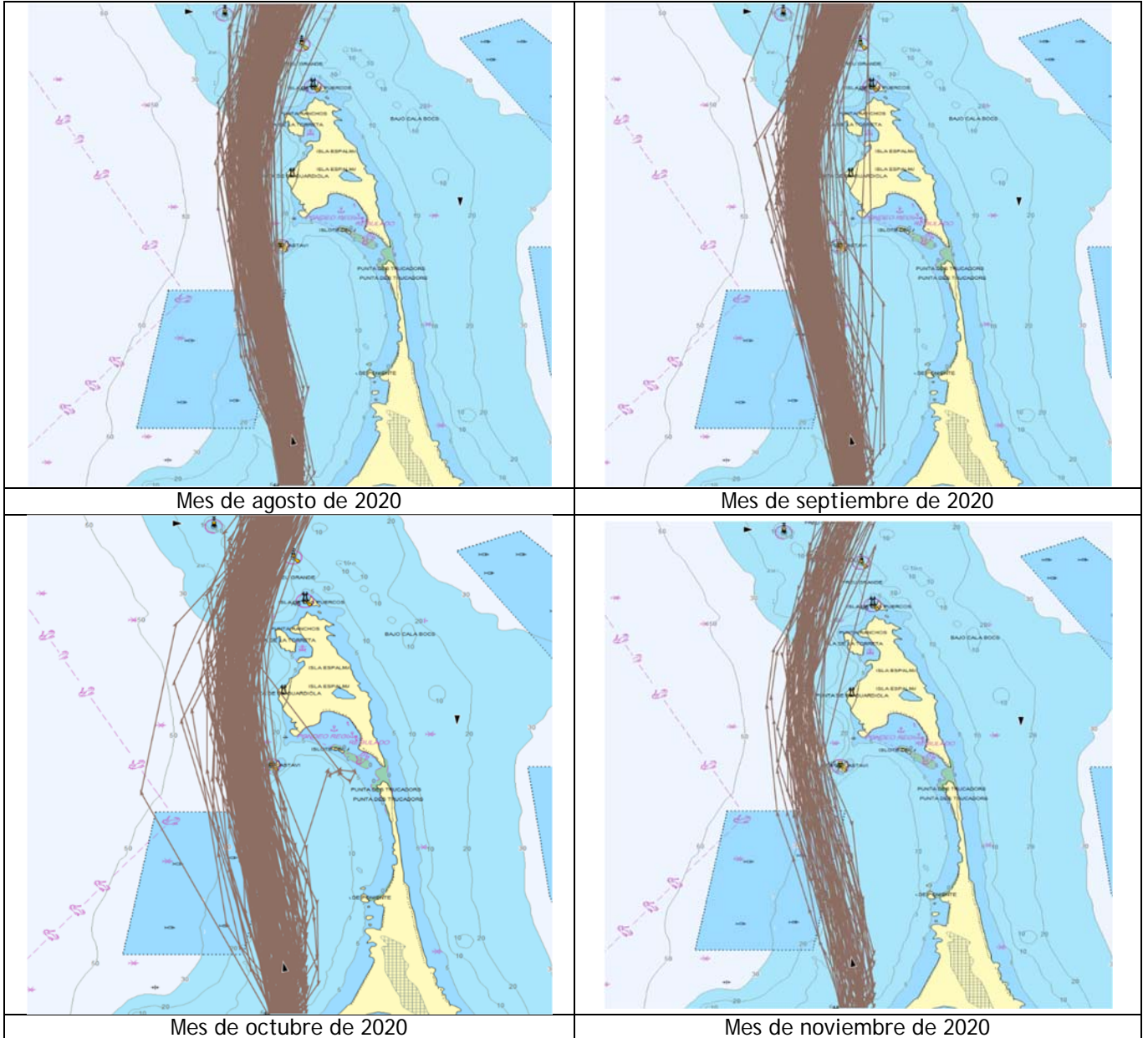
8.6. Espalmador jet 2020



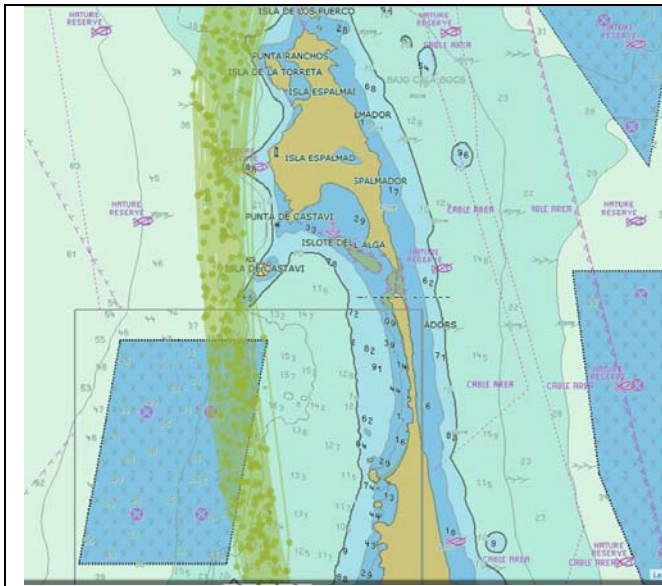
8.7. Formentera Direct 2020



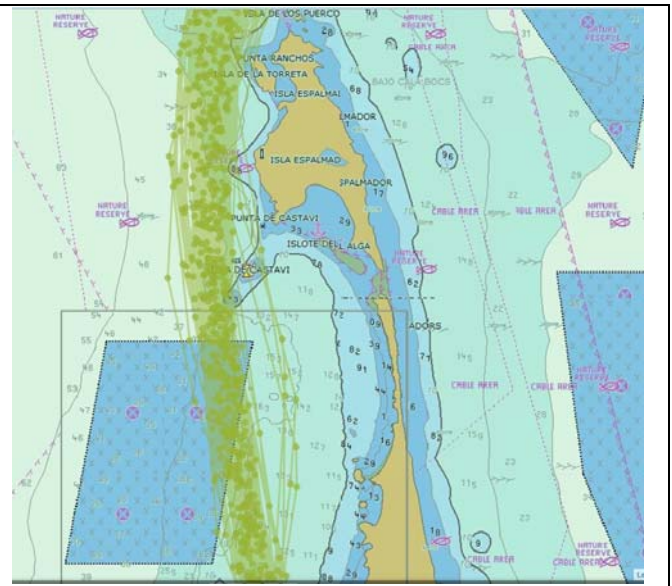
8.8. Formentera Express 2020



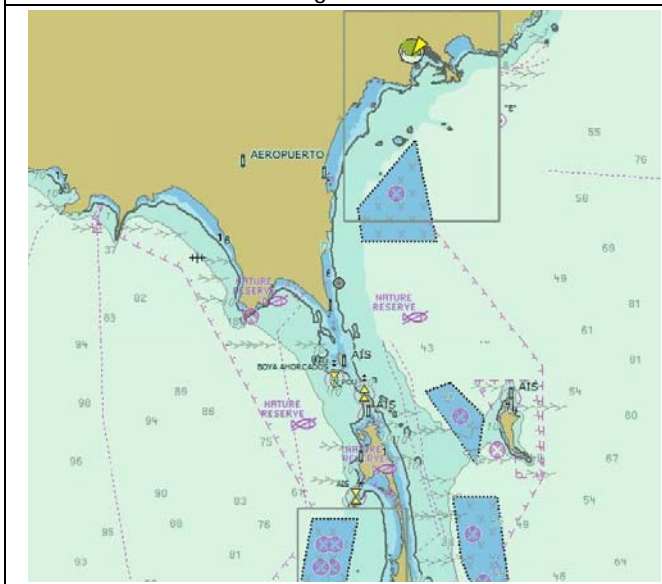
8.9. Formentera jet 2020



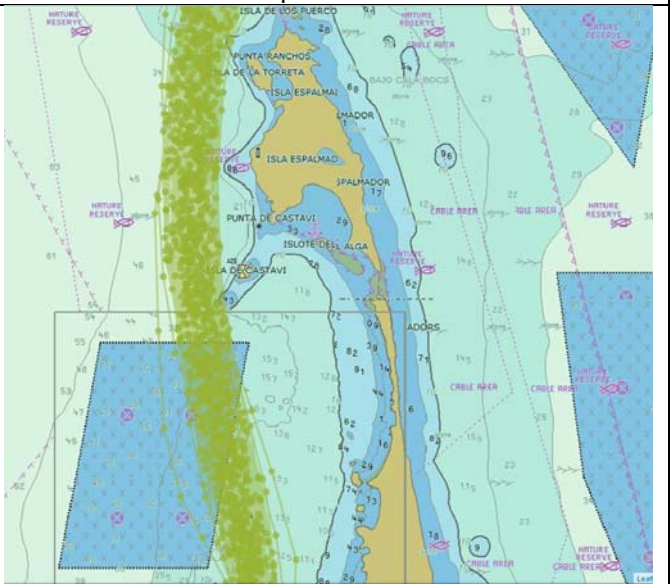
Mes de agosto de 2020



Mes de septiembre de 2020

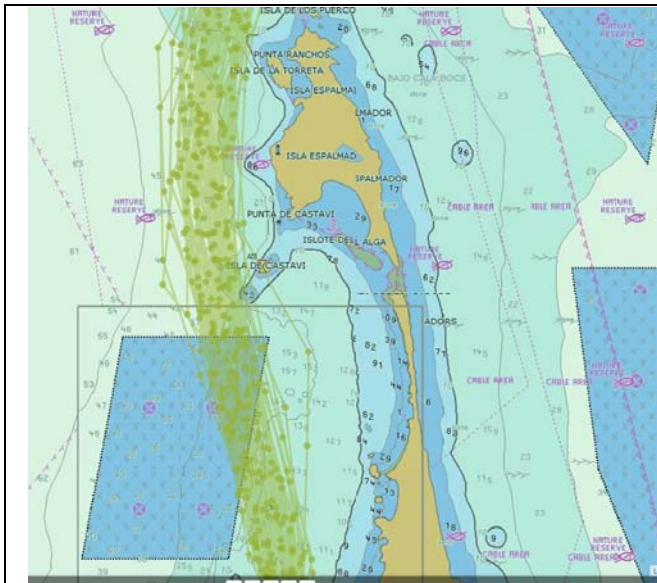


Mes de octubre de 2020

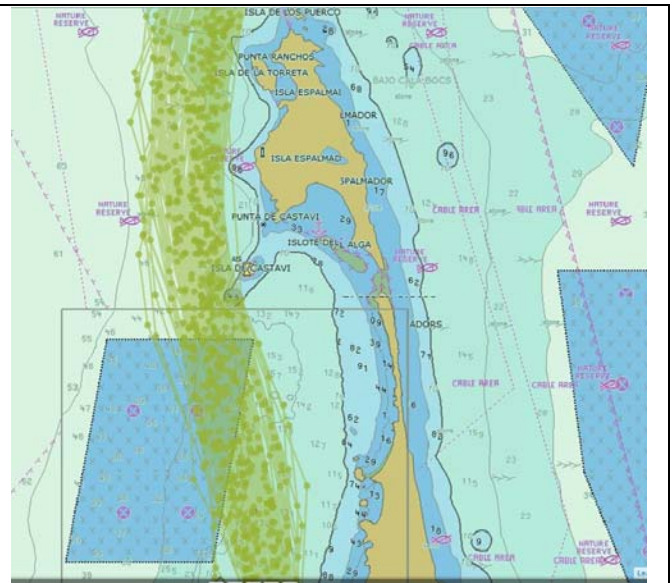


Mes de noviembre de 2020

8.10. Ibiza jet 2020



Mes de agosto de 2020



Mes de septiembre de 2020

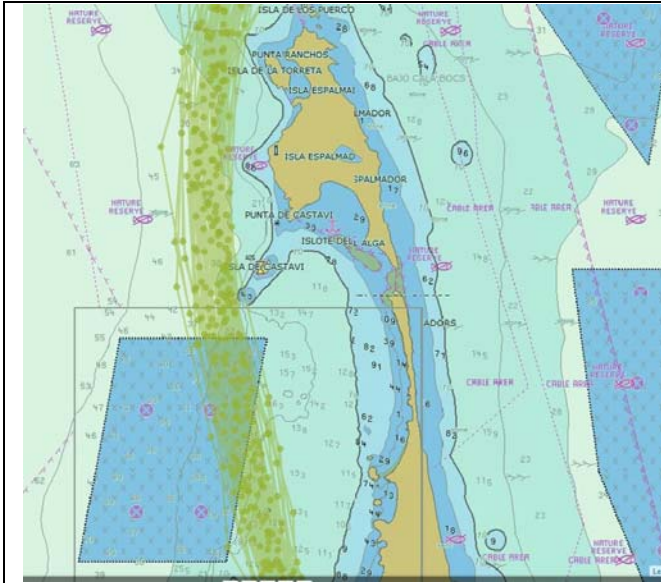


Mes de octubre de 2020

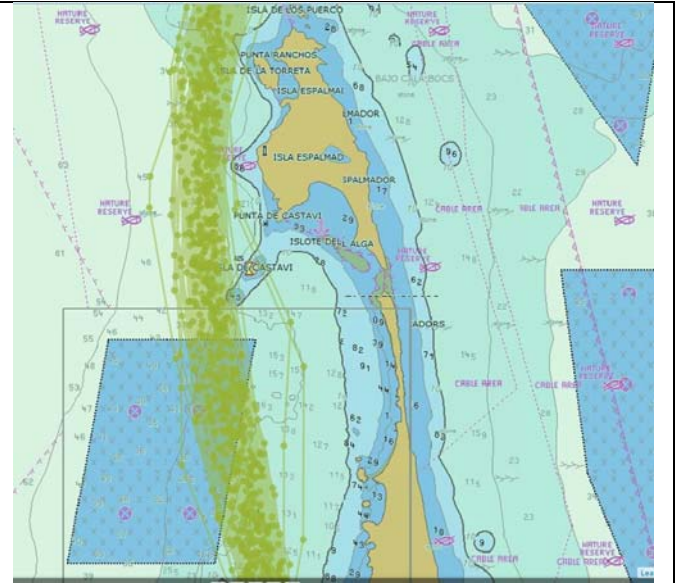


Mes de noviembre de 2020

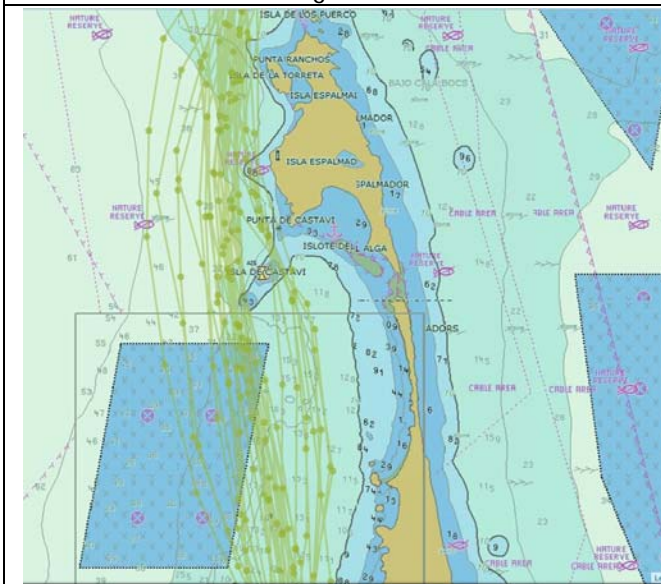
8.11. Illetes jet 2020



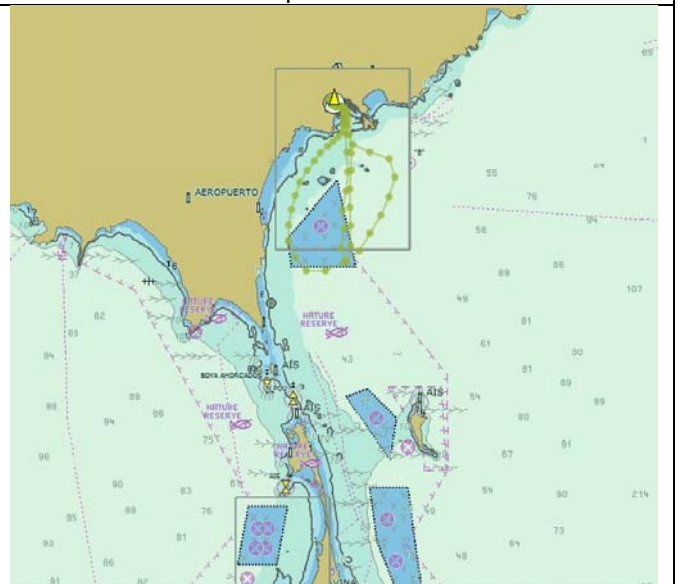
Mes de agosto de 2020



Mes de septiembre de 2020

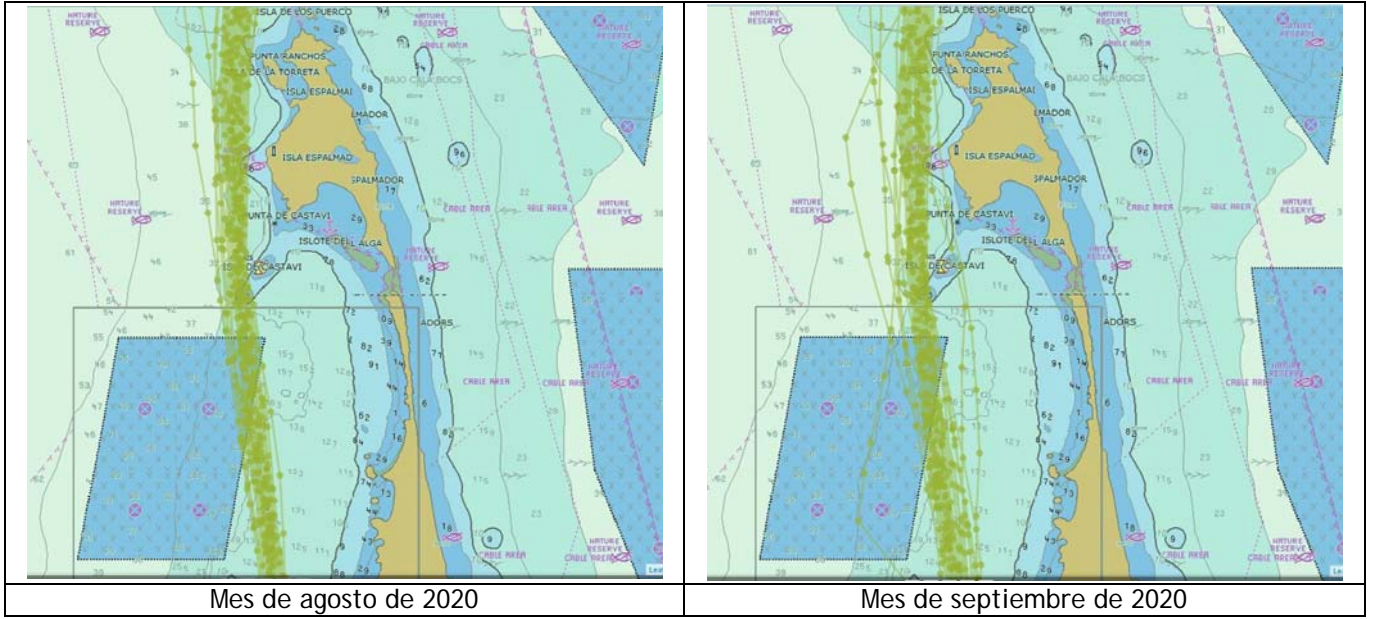


Mes de octubre de 2020



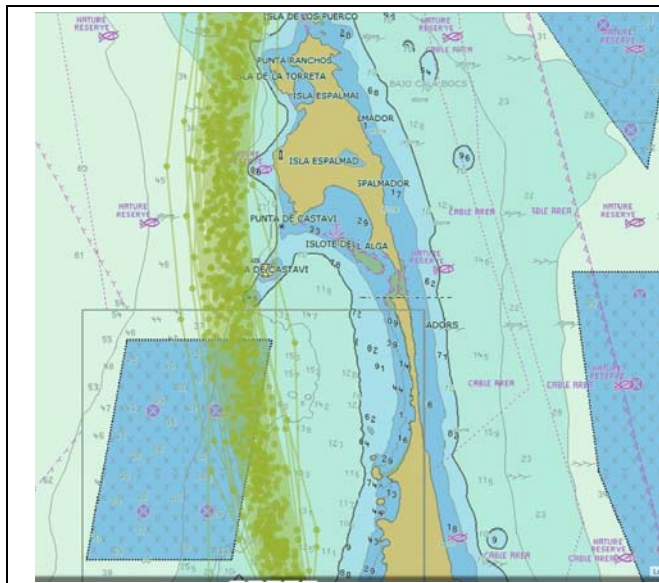
Mes de noviembre de 2020

8.12. Joven Antonia 2020

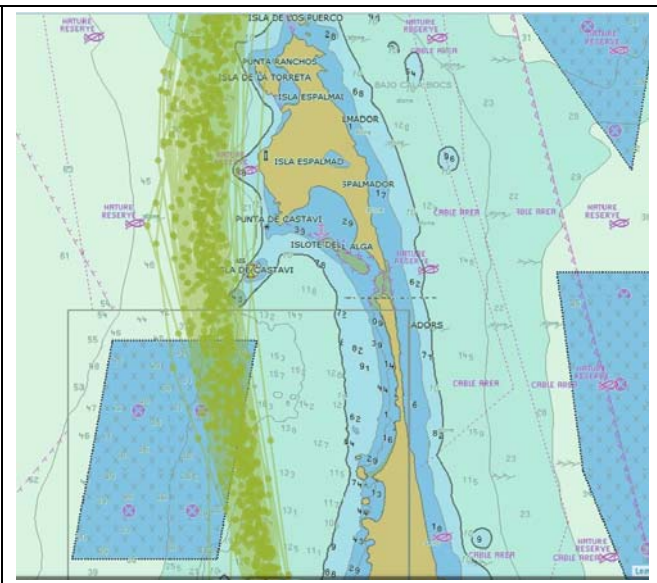


9. ANEXO 3: AÑO 2021

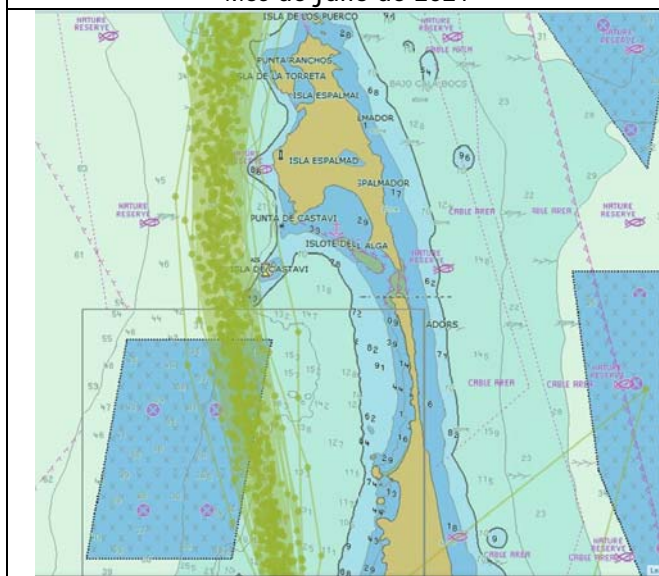
9.1. Aigües de Formentera 2021



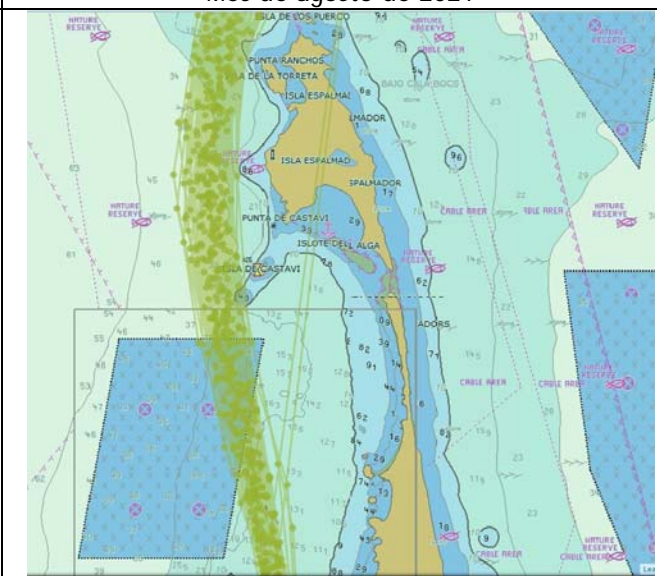
Mes de julio de 2021



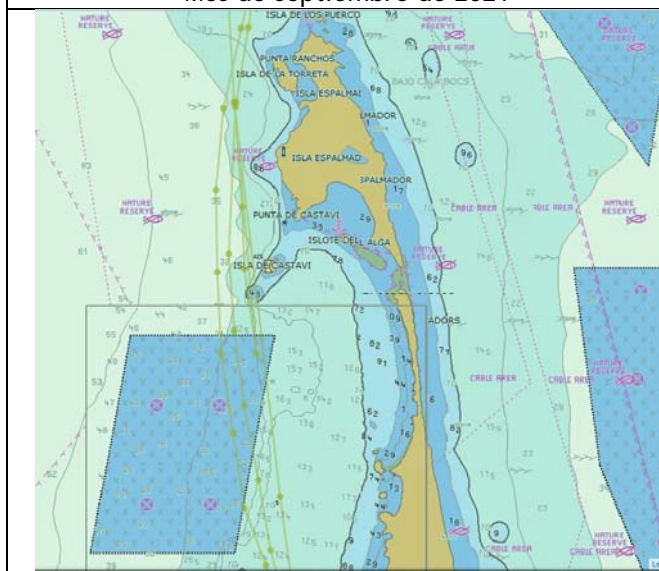
Mes de agosto de 2021



Mes de septiembre de 2021

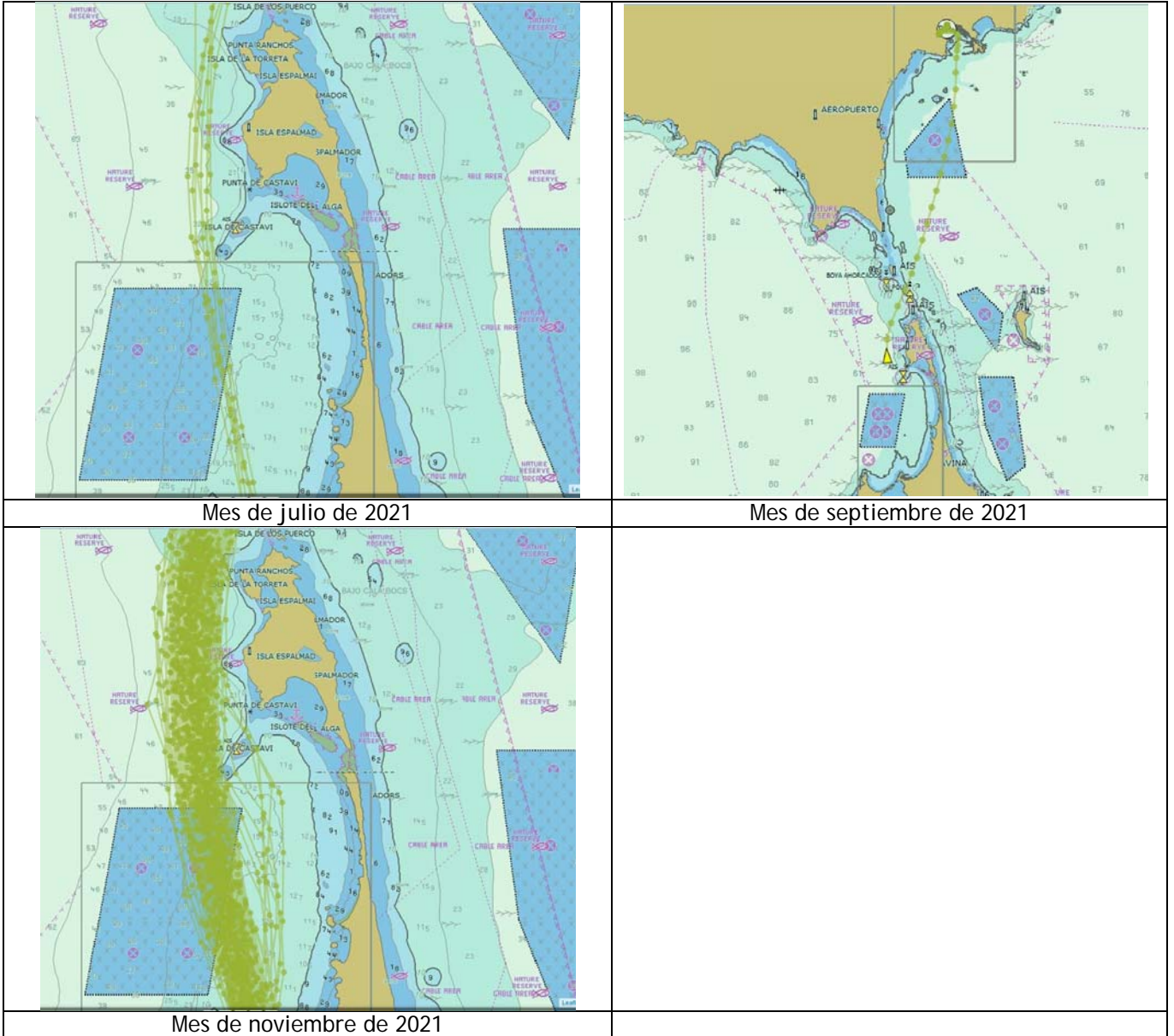


Mes de octubre de 2021

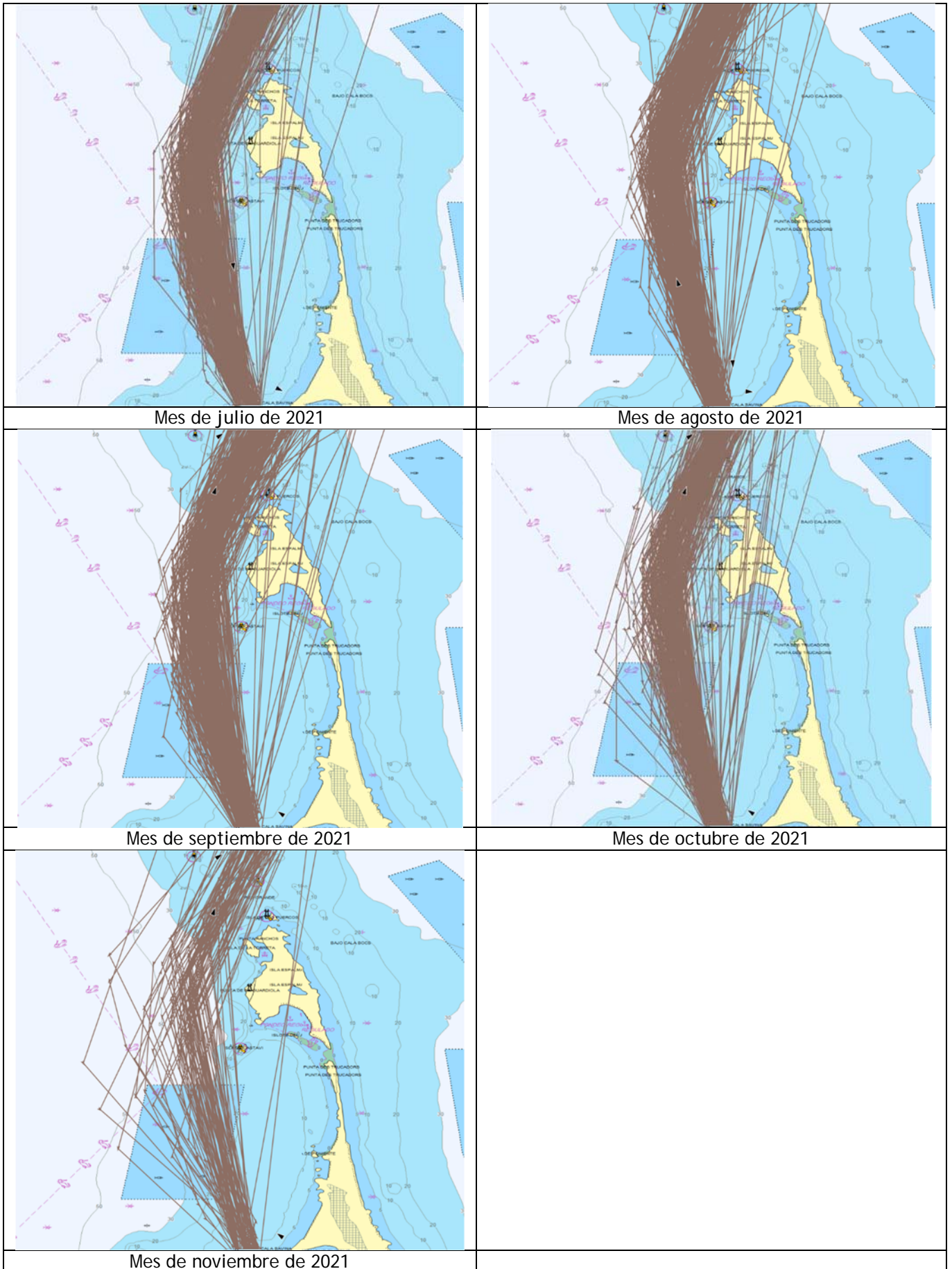


Mes de noviembre de 2021

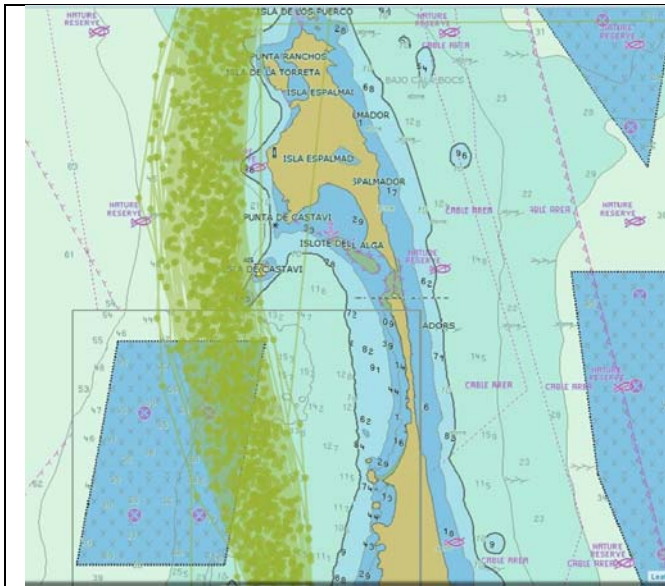
9.2. Aires de Formentera 2021



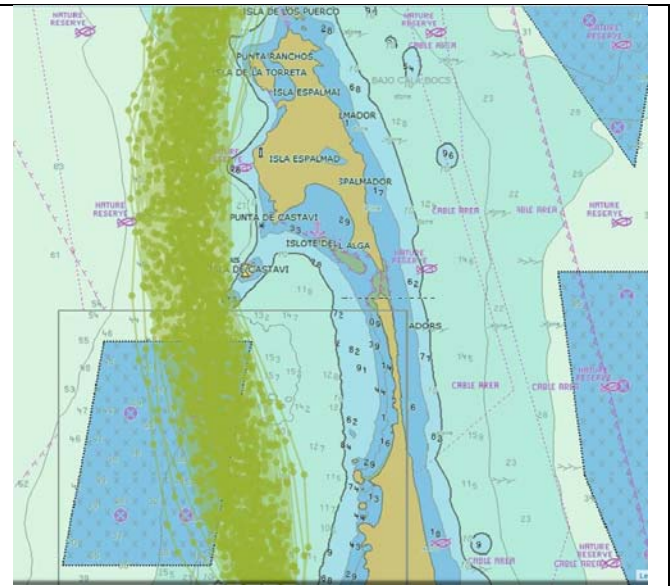
9.3. Castavi jet 2021 (imágenes obtenidas de EMSA SEG)



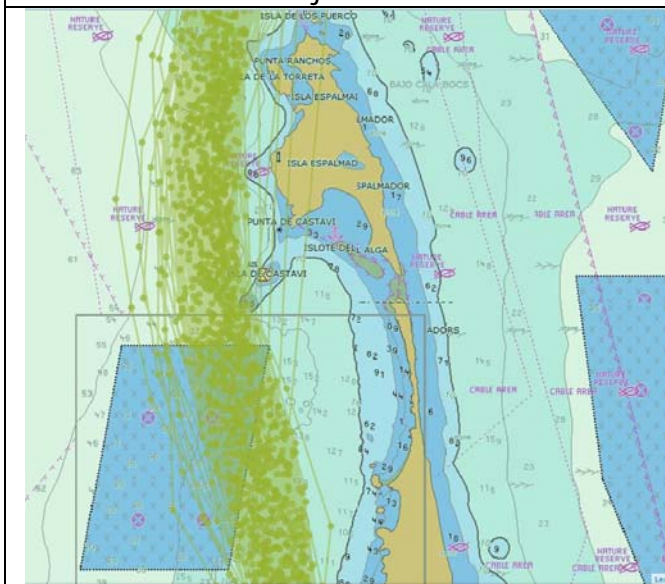
9.4. Eco Aire 2021



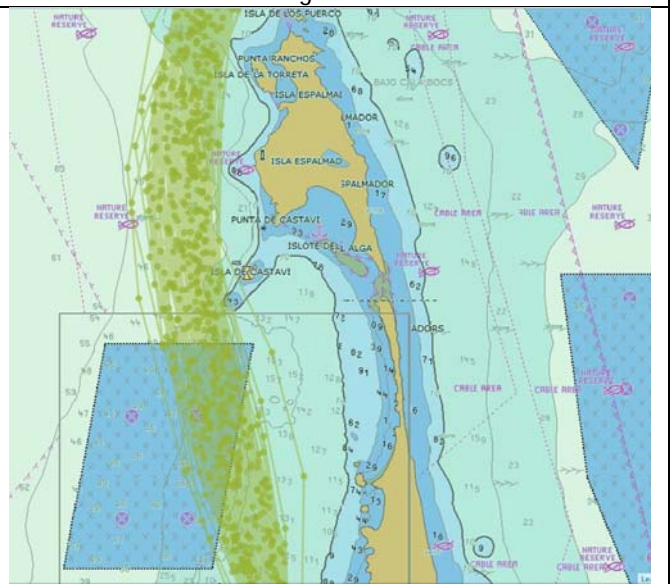
Mes de julio de 2021



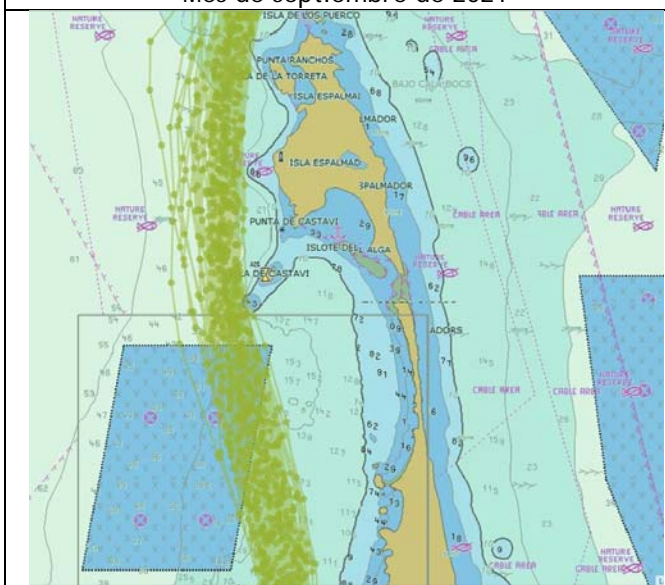
Mes de agosto de 2021



Mes de septiembre de 2021

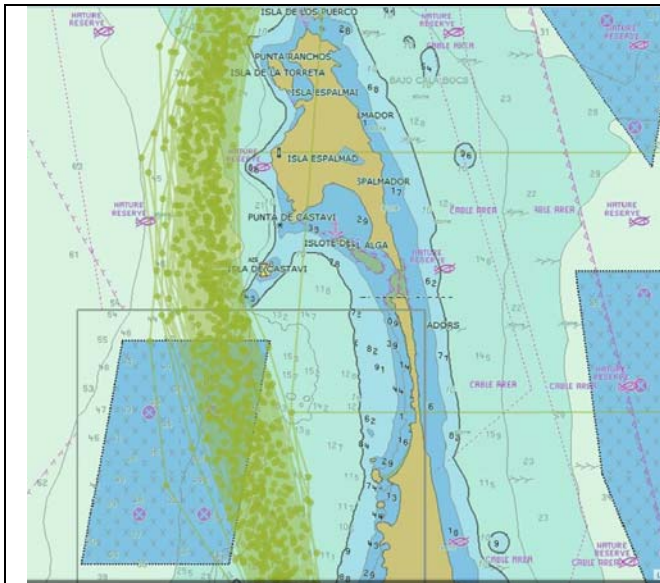


Mes de octubre de 2021

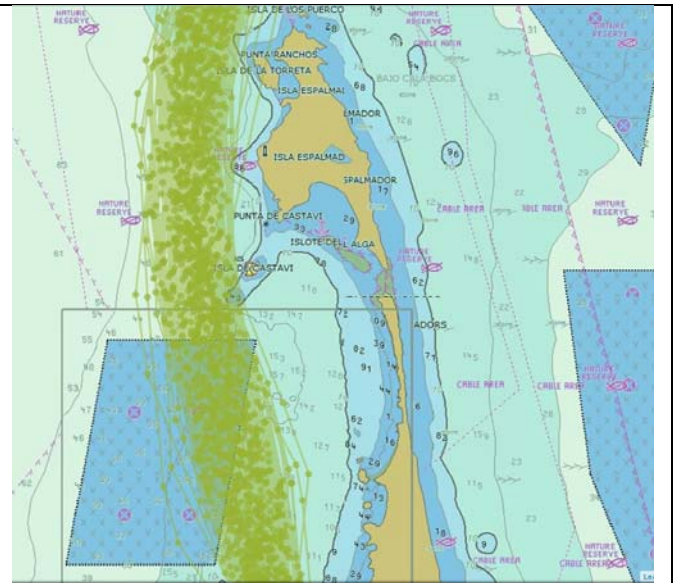


Mes de noviembre de 2021

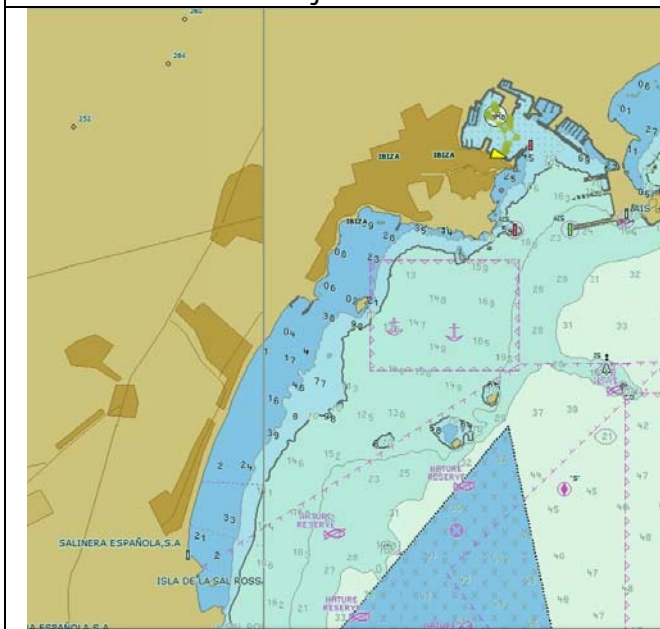
9.5. Eco Aqua 2021 (fallo al generar el mes de septiembre)



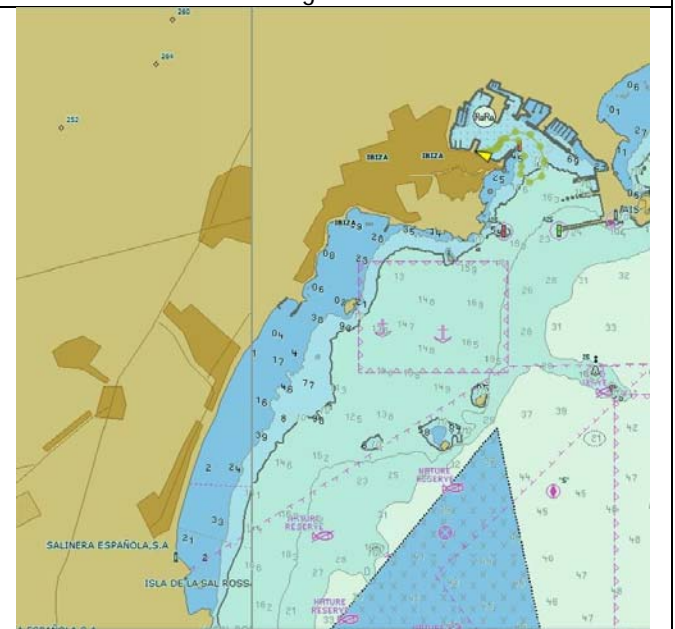
Mes de julio de 2021



Mes de agosto de 2021

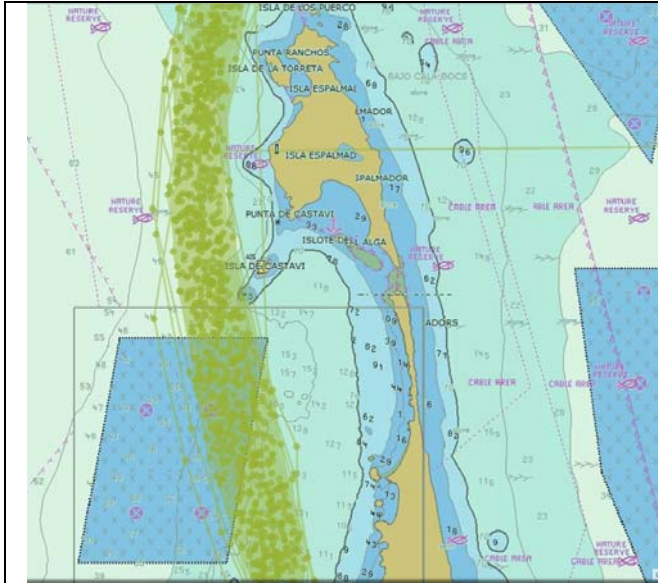


Mes de octubre de 2021

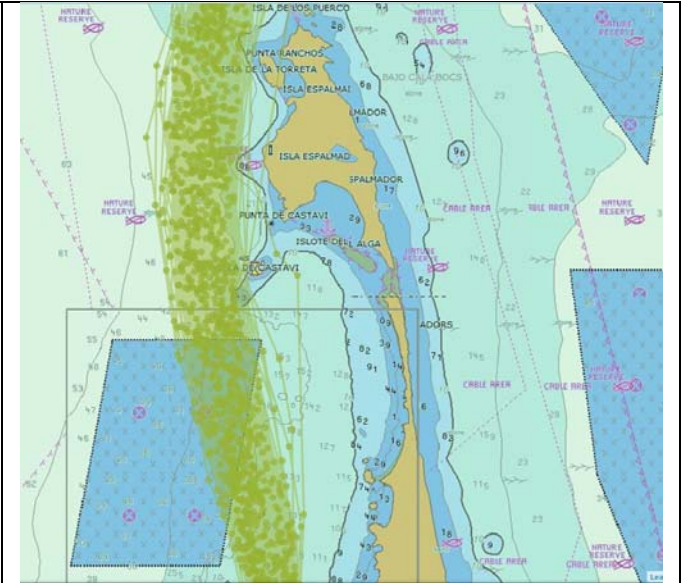


Mes de noviembre de 2021

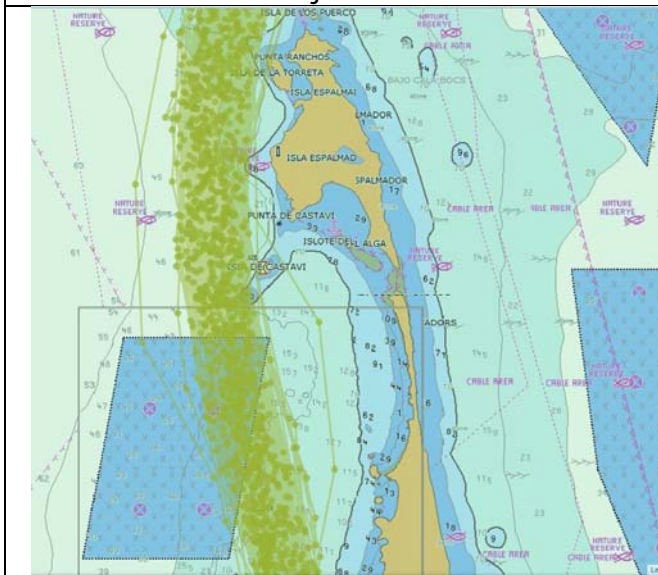
9.6. Espalmador jet 2021



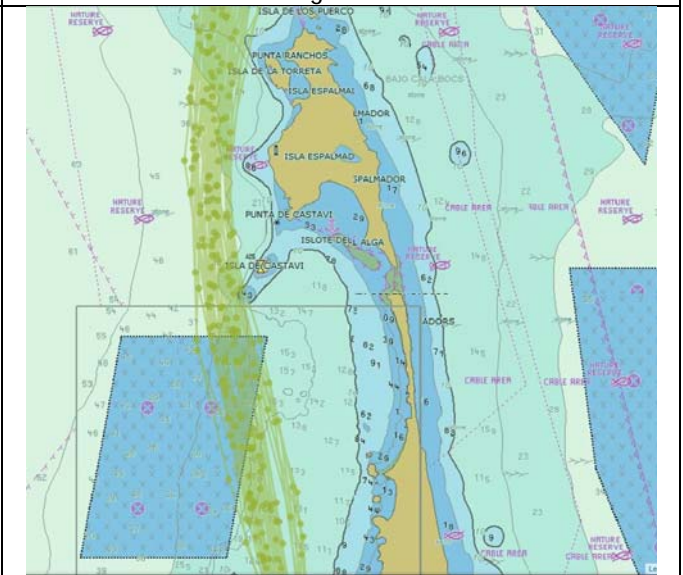
Mes de julio de 2021



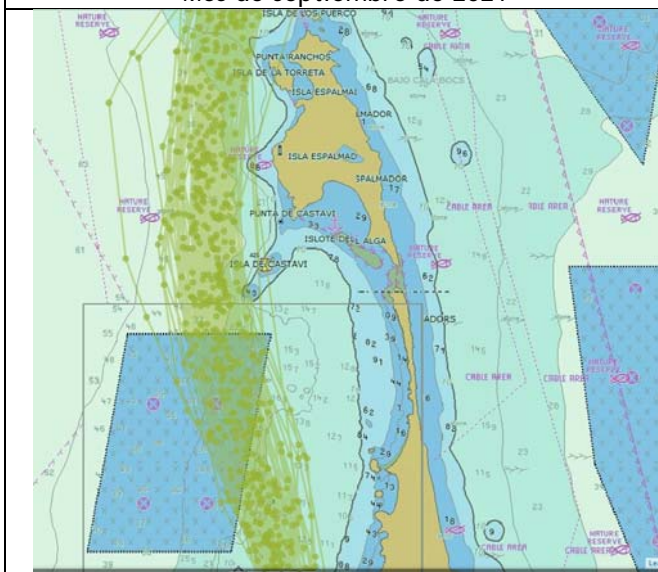
Mes de agosto de 2021



Mes de septiembre de 2021

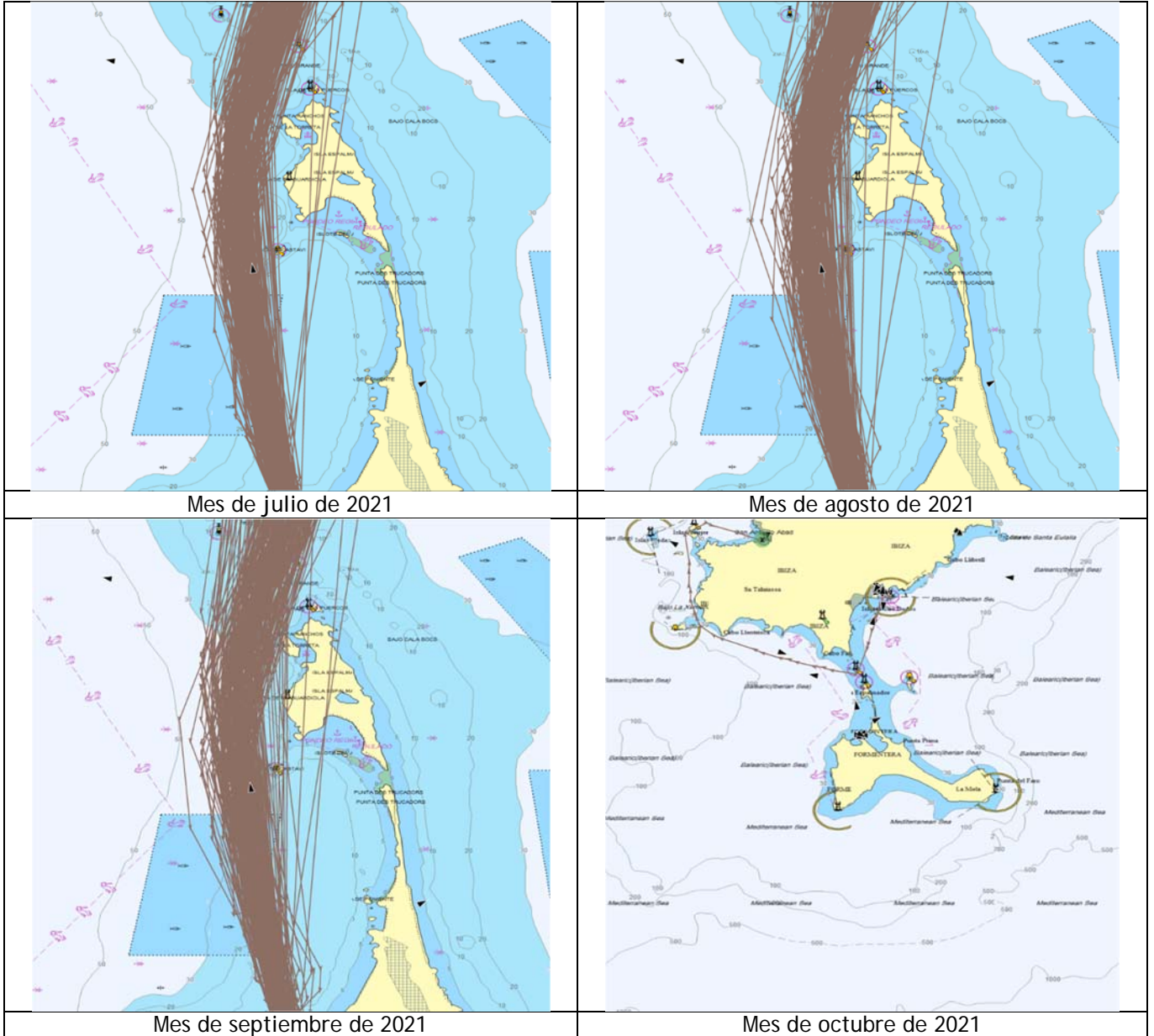


Mes de octubre de 2021

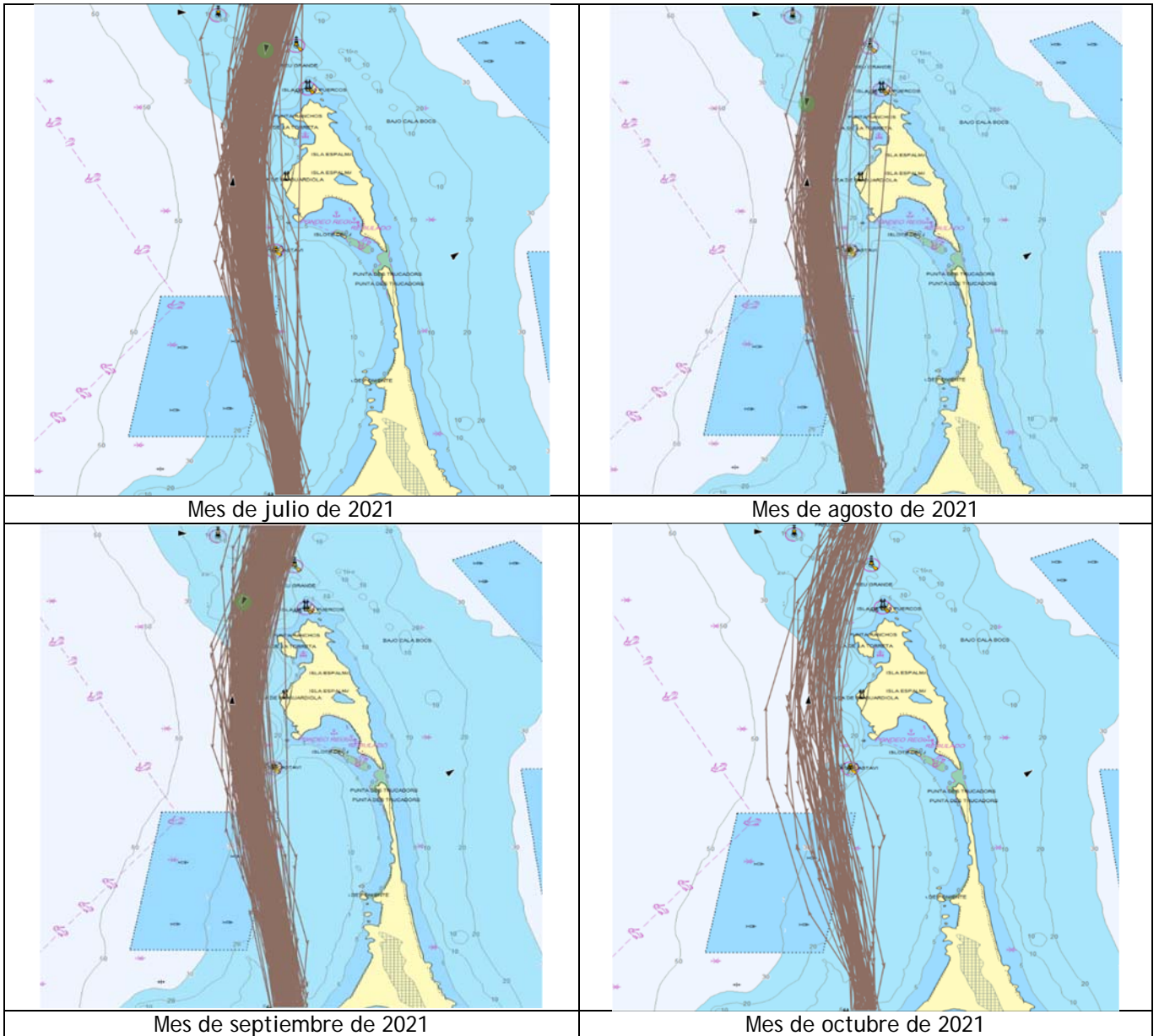


Mes de noviembre de 2021

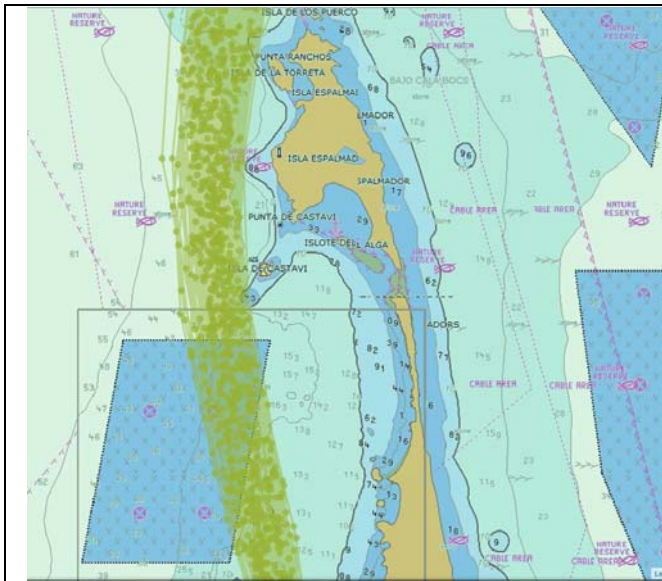
9.7. Formentera Direct 2021



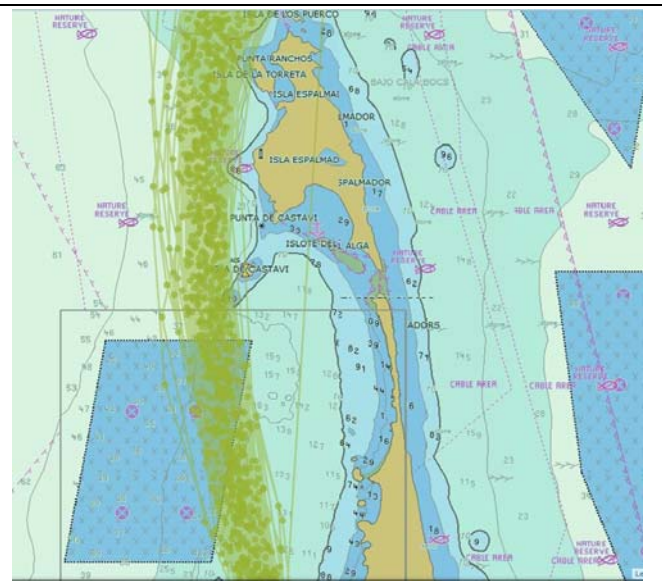
9.8. Formentera express 2021



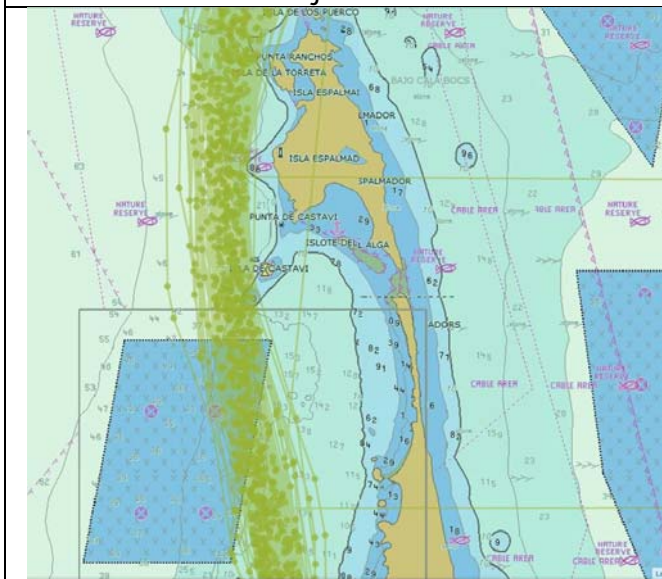
9.9. Formentera jet 2021



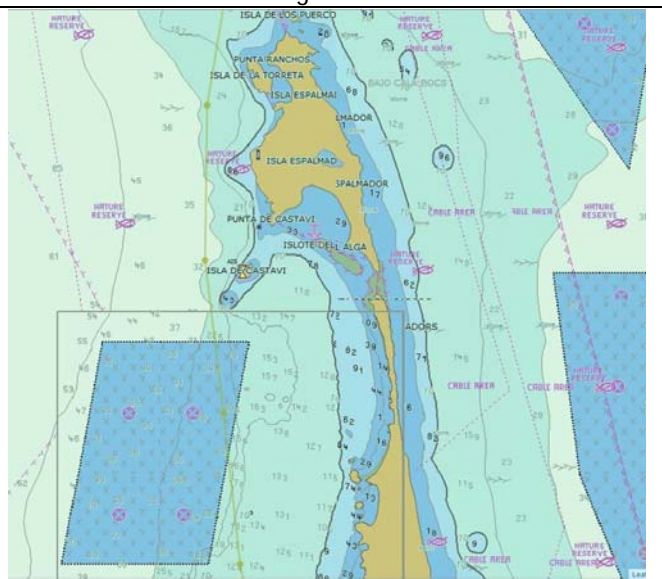
Mes de julio de 2021



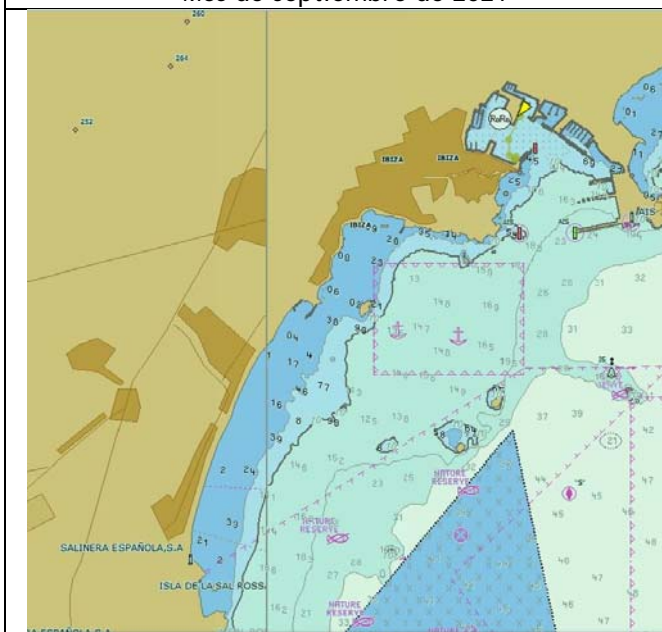
Mes de agosto de 2021



Mes de septiembre de 2021

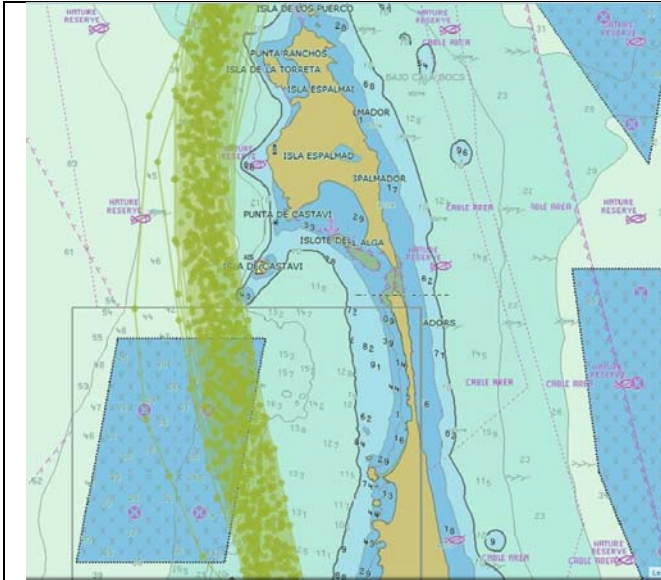


Mes de octubre de 2021

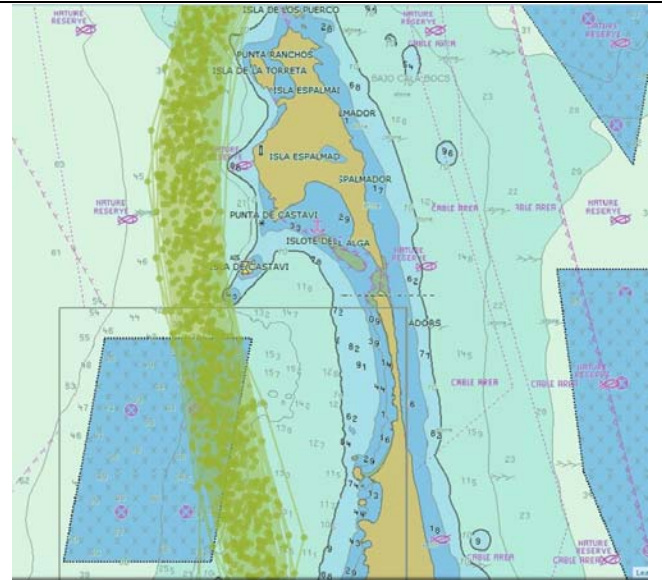


Mes de noviembre de 2021

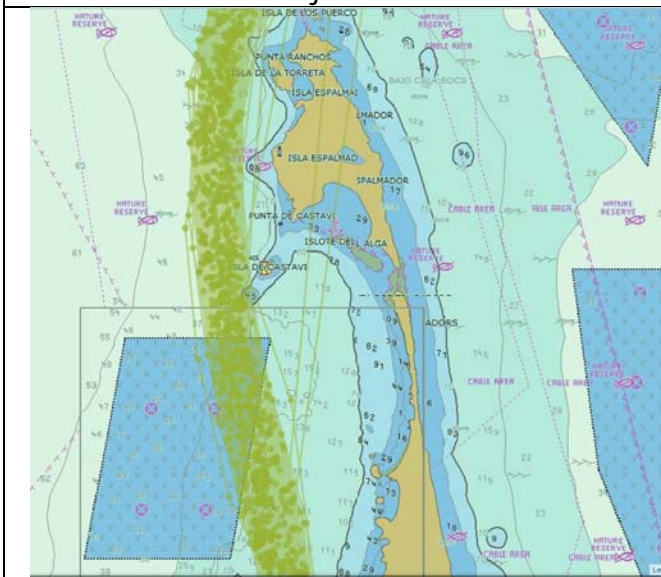
9.10. Ibiza jet 2021(fallo al generar el mes de octubre)



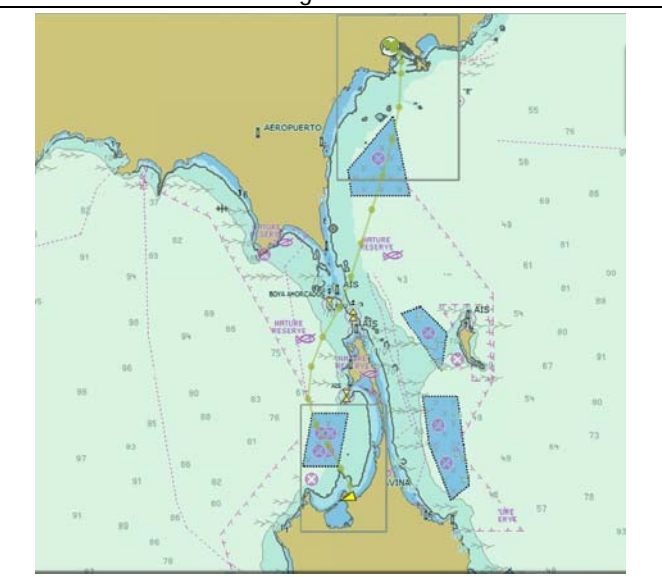
Mes de julio de 2021



Mes de agosto de 2021

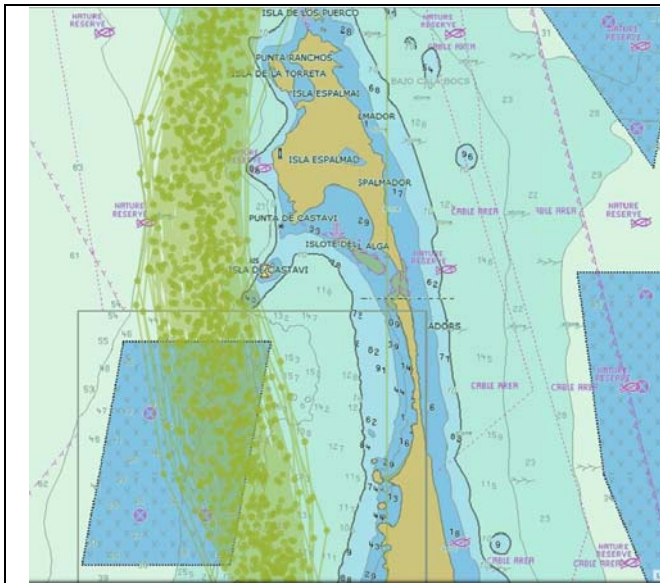


Mes de septiembre de 2021

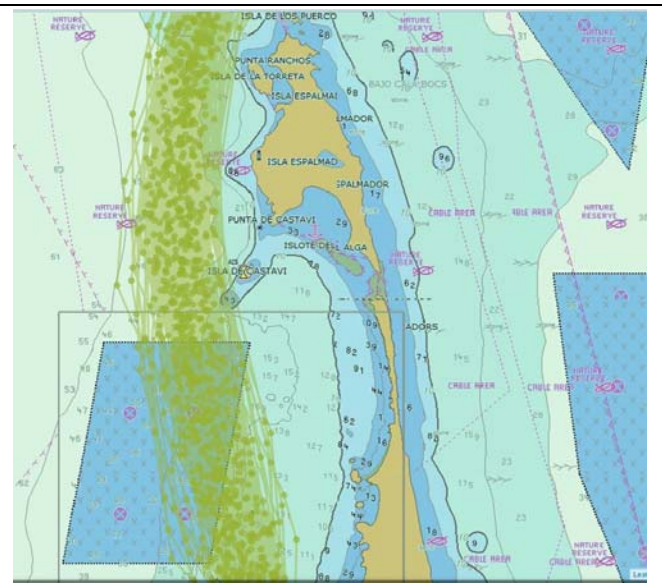


Mes de noviembre de 2021

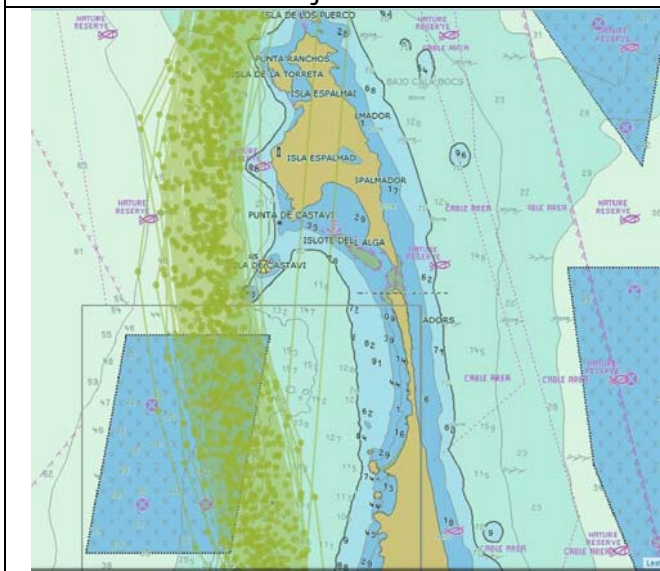
9.11. Illetes jet 2021



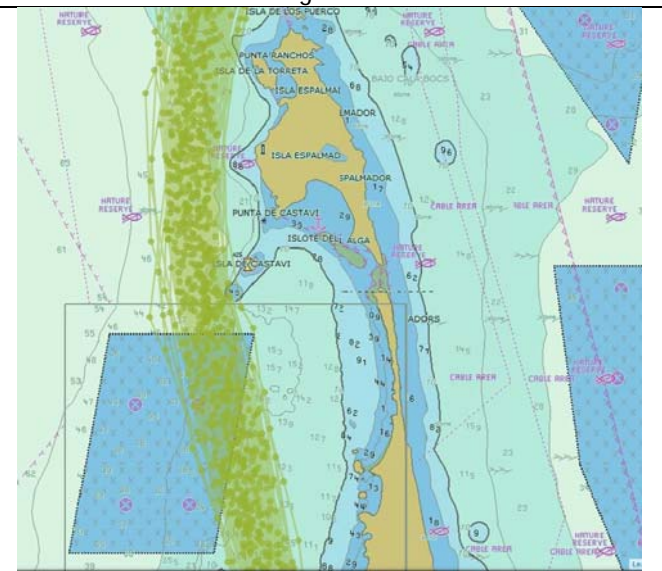
Mes de julio de 2021



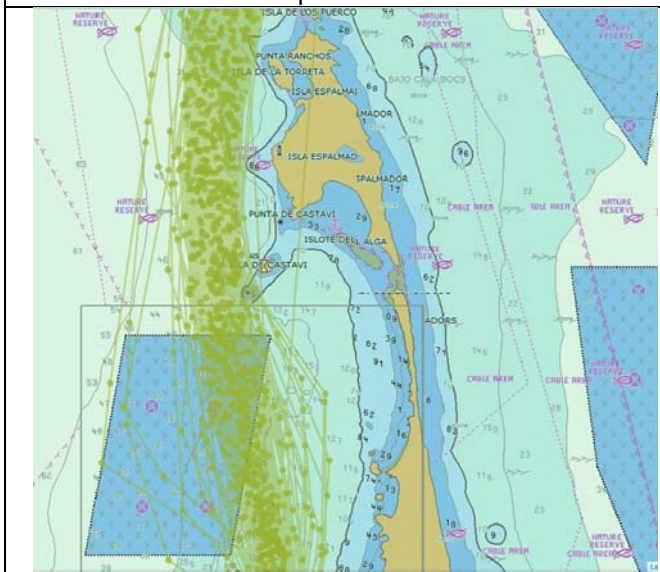
Mes de agosto de 2021



Mes de septiembre de 2021

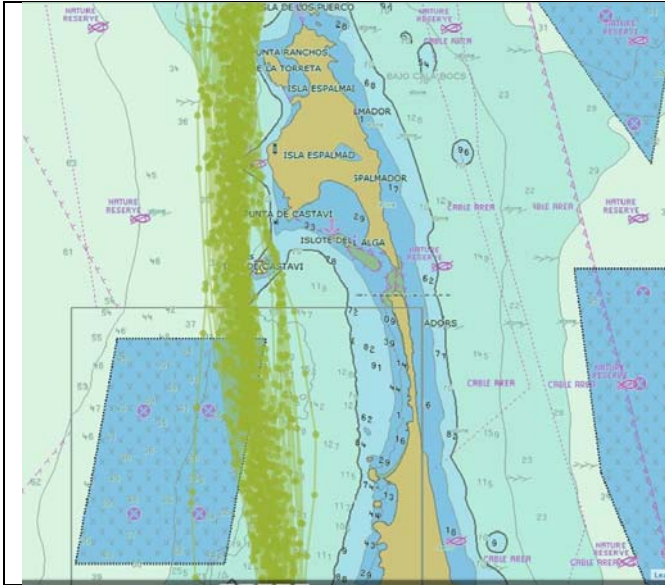


Mes de octubre de 2021

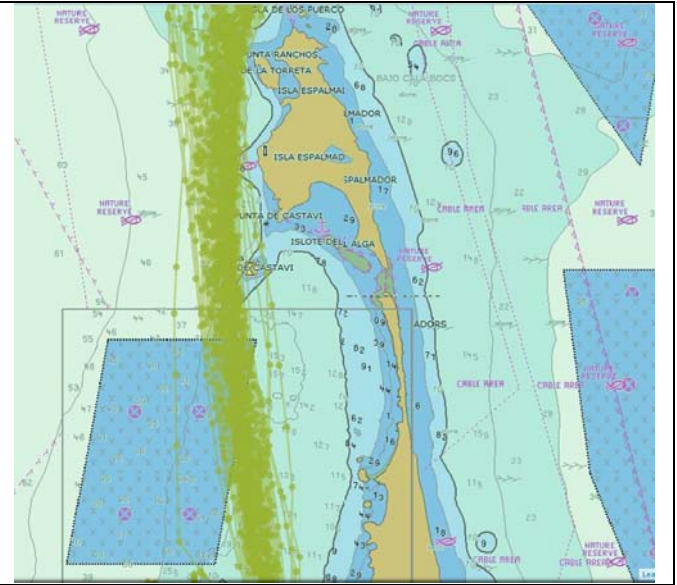


Mes de noviembre de 2021

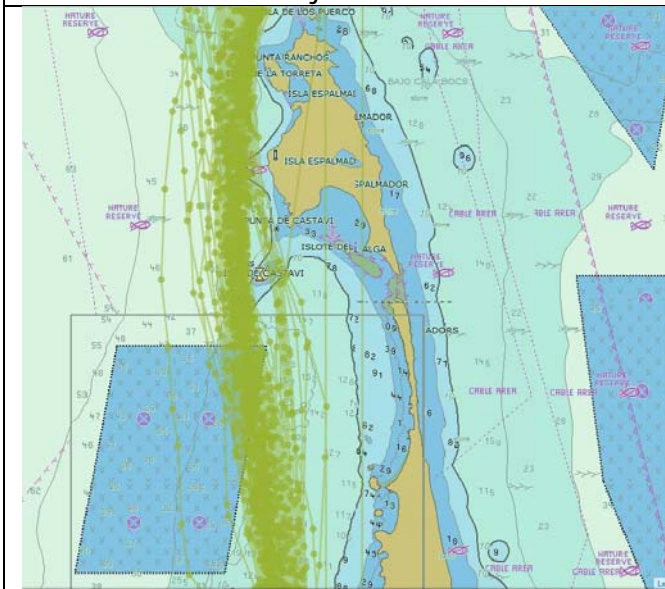
9.12. Joven Antonia 2 2021



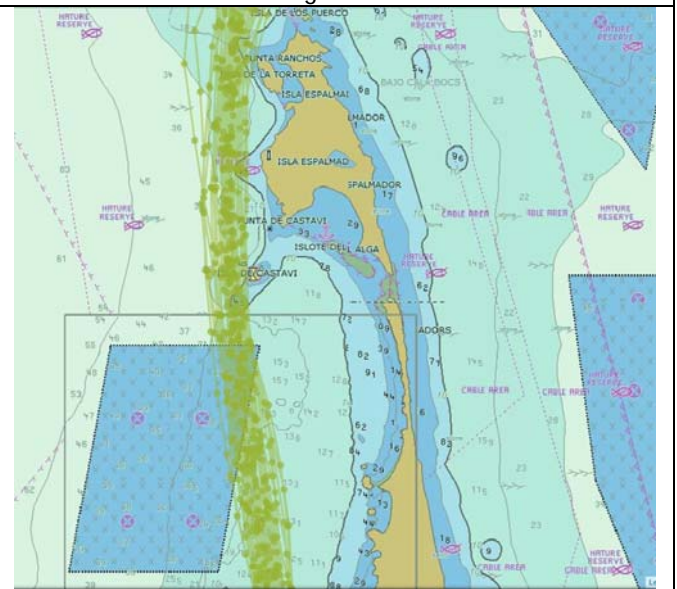
Mes de julio de 2021



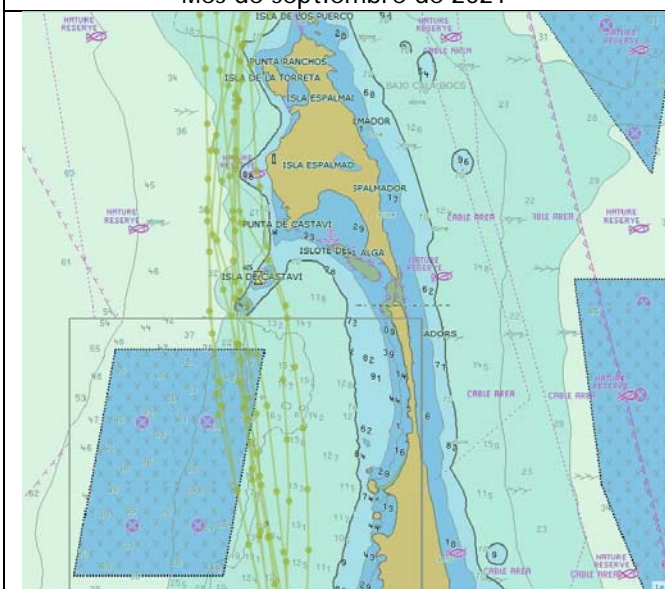
Mes de agosto de 2021



Mes de septiembre de 2021



Mes de octubre de 2021



Mes de noviembre de 2021