



INFORME CIAIM-29/2017

Garreo del ancla y posterior embarrancada del buque granelero INTERLINK UTILITY, en el fondeadero "Rada Sur" del Puerto de Las Palmas, el 13 de marzo de 2017

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 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 mercante (B/M)
INTERLINK UTILITY



Figura 2. Zona del accidente

1. SÍNTESIS

En la mañana del día 13 de marzo de 2017 el buque mercante (B/M) de carga sólida a granel INTERLINK UTILITY, con bandera de Islas Marshall, llegó al Puerto de Las Palmas con la intención de cargar combustible. Como había lista de espera para efectuar el aprovisionamiento, el capitán del buque fue instruido a que fondeara en la rada sur del puerto de Las Palmas, fondeo que se realizó sin más contratiempos en el lugar indicado.

En un momento determinado, el oficial de guardia del puente se apercibió que el buque empezaba a garrear, por lo que llamó al capitán. Cuando llegó al puente, el capitán llamó a la sala de máquinas para arrancar el motor principal. El arranque se demoró unos minutos, los suficientes para que el buque, que había fondeado cerca de la costa, continuase garreando hacia la misma e impactara con su popa contra el fondo rocoso.

El impacto tuvo como consecuencia el agrietado de varias planchas del casco en la zona de la sala de máquinas y un tanque de lastre, dando lugar a varias vías de agua que pudieron ser controladas. El buque fue instado por la Capitanía Marítima a entrar en puerto y a reparar los daños producidos.

1.1. Investigación

La CIAIM recibió la notificación del suceso el día 14 de marzo 2017. 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 15 de noviembre de 2017 y, tras su posterior aprobación, fue publicado en marzo de 2018.

* * *

2. DATOS OBJETIVOS

Tabla 1. Datos del buque / embarcación

Nombre	INTERLINK UTILITY
Pabellón / Puerto de registro	Islas Marshall / Majuro
Identificación	Número IMO: 9714795 MMSI: 538005709 Indicativo de llamada: V7GG9
Tipo	Granelero, provisto de 4 grúas, con 5 bodegas
Características principales	<ul style="list-style-type: none"> • Eslora total: 179,95 m • Eslora entre perpendiculares: 177,0 m • Manga: 32 m • Calado máximo de verano: 10,5 m • Arqueo bruto: 25.546 GT • Desplazamiento: 48.863,3 t • Peso muerto: 38.706,3 t • Material de casco: acero • Velocidad: 14 nudos • Propulsión: motor diésel MAN 5S 50ME-B9.3 con MCR 6100kW a 99 rpm
Propiedad y gestión	UTILITY MARITIME LLC
Sociedad de Clasificación	American Bureau of Shipping
Pormenores de construcción	HUATAI HEAVY INDUSTRIAL LTD. (China), 2016

Tabla 2. Pormenores del viaje

Puertos de salida / escala / llegada	Salida de Nikoláiev (Ucrania) /escala en Las Palmas para hacer consumo / destino Lagos (Nigeria)
Tipo de viaje	Internacional
Información relativa a la carga	Carga completa de 35.093,6 t de maíz a granel
Dotación	<p>21 tripulantes, todos de nacionalidad china:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 capitán, 3 oficiales de puente, 1 contra maestre, 3 marineros y 3 mozos - 1 jefe de máquinas, 2 oficiales de máquinas, 1 oficial electrotécnico, 1 mecánico, 1 alumno de máquinas y 2 engrasadores - 1 jefe de cocina y 1 personal de fonda

INFORME CIAIM-29/2017

Garreo del ancla y posterior embarrancada del buque granelero INTERLINK UTILITY, en el fondeadero "Rada Sur" del Puerto de Las Palmas, el 13 de marzo de 2017

Documentación	El buque fue objeto de una inspección MOU ¹ por la Capitanía de Las Palmas tras el accidente, no encontrándose deficiencia alguna en este apartado.
---------------	--

Tabla 3. Información relativa al suceso

Tipo de suceso	Pérdida de control y posterior vía de agua
Fecha y hora	13 de marzo de 2017, 15:00 UTC
Localización	28°06,823'N; 015°24,202'E
Operaciones del buque y tramo del viaje	Fondeado, a la espera de efectuar aprovisionamiento de combustible
Lugar a bordo	Fondo del buque
Daños sufridos en el buque	Hasta un total de 13 averías, que se ordenan de proa a popa en la descripción incluida en la sección 2.1.1. Estos daños fueron los hallados por los buzos contratados por el armador. Los más graves, y que produjeron las vías de agua, son las roturas de casco producidas en la sala de máquinas en número de dos (entre las cuadernas 25 y 30, a babor y estribor) así como la rotura producida en el tanque lateral de lastre nº 3 de babor (cuaderna nº 140).
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 5 a 6 (17 a 27 nudos) del NE
Estado de la mar	Mar gruesa y mar de fondo del NNE con 3 a 4 m de altura significativa de ola.
Visibilidad	Regular (de 2 a 5 millas)
Previsión emitida con anterioridad al accidente	Según la previsión meteorológica de AEMET para las aguas costeras de Gran Canaria, emitida a las 11:00 h del

¹ *Memorandum of Understanding*. Sigla por la que se conocen las inspecciones de buques extranjeros según el Memorando de París para el control de los buques por el Estado rector del puerto, reguladas por el Real Decreto 1737/2010

INFORME CIAIM-29/2017

Garreo del ancla y posterior embarrancada del buque granelero INTERLINK UTILITY, en el fondeadero "Rada Sur" del Puerto de Las Palmas, el 13 de marzo de 2017

	día 13 y válida para las siguientes 24 h: "Nordeste fuerza 6 ó 7. Gruesa con áreas de muy gruesa. Mar de fondo del Norte de 3 a 4 metros".
--	--

Tabla 5. Intervención de las autoridades en tierra y reacción de los servicios de emergencia

Organismos intervinientes	Centro de coordinación de salvamento (CCS) Las Palmas, de SASEMAR, Autoridad Portuaria de Las Palmas
Medios utilizados	<ul style="list-style-type: none">• Buque de salvamento (B/S) MIGUEL DE CERVANTES• B/S GUARDAMAR TALIA• Embarcación de salvamento (E/S) SALVAMAR NUNKI• Remolcadores de puerto:<ul style="list-style-type: none">○ VB ALBORAN○ VB BRANDY○ VB MASTIN
Rapidez de la intervención	Conforme a las circunstancias.
Medidas adoptadas	Remolque del buque hasta quedar atracado de forma segura. Asistencia y escolta hasta quedar atracado de forma segura.
Resultados obtenidos	Buque atracado en muelle, con inundación controlada y a la espera de labores de inspección y evaluación de daños, previos a proceder a su reparación.

2.1.Otros datos

2.1.1. Descripción de los daños

A continuación se incluye la descripción de los daños según el informe de los buzos contratados por el armador para la inspección submarina tras el accidente.

"Damage n°1: The first of them, the crack N°1 is located in the frame 140, in the tank N°3 forward portside, it is located inside of an indent of 72 cm of large x 45 cm of wide and 1.3 cm of arrow, the aperture of the crack is big.

Damage n°2 :More to aft between the frames 130-135 we observed one indent with friction and loss of paint of 65 cm large x 39 cm wide and 8 cm of arrow, no cracks.

Damage n°3: We continue toward stern and between the frames 125-130 we observed one indent with frictions and loss of paint of 49 cm large x 49 cm wide and 6 cm of arrow, no cracks.

INFORME CIAIM-29/2017

Garreo del ancla y posterior embarrancada del buque granelero INTERLINK UTILITY, en el fondeadero "Rada Sur" del Puerto de Las Palmas, el 13 de marzo de 2017

Damage nº4 y nº5 : We continue toward stern and between the frames 120-125 we observed one indent with frictions and loss of paint of 71 cm large x 20 cm wide and 3 cm of arrow, no cracks. One meter more to aft from last one, we located other indent with frictions and loss of paint of 68 cm large x 15 cm wide and 7 cm of arrow

Damage nº6 : We continue toward stern and in the frame 85 we observed one indent with frictions and loss of paint of 223 cm large x 116 cm wide and 7 cm of arrow, no cracks.

Damage nº7 :We continue toward stern and between the frames 45-50 we observed one area with frictions of 1 meter large , no indents, no cracks, only frictions.

Damage nº8:We continue toward stern and between the frames 40-45 we observed one indent with frictions and loss of paint of 20 cm large x 7 cm wide and 2 cm of arrow, no cracks.

Damage nº9 y 10 :We continue toward stern and between the frames 35-40 we observed one indent with frictions and loss of paint of 337 cm large x 70 cm wide and 11 cm of arrow, no cracks. In this frame we observed other indents more to aft of 200 cm large x 150 cm wide and 10 cm of arrow, no cracks.

Damage nº11 : We continue toward stern and between the frames 30-25 we observed one indent with frictions and loss of paint of 70 cm large x 60 cm wide and 3 cm of arrow, no cracks.

Damage nº12 : Between the fames 30-25 but in the centre line in the middle of the vessel we located one indent of 170 cm large x 48 cm wide and 4 cm of arrow, inside it we located the crack nº3, 80 mm large x 2mm wide.

Damage nº13 : By the other side starboard is the last damage, one indent with a crack of 230 cm large x 70 cm wide x30cm arrow, the aperture of this crack is big.

By other side we inspected the propeller, propeller cap and propeller blades, no locating any damages. The rudder was checked, locating friction in the down part in forward, one zone of 50cm with friction on the paint, no cracks."

2.1.2. Cooperación internacional

La CIAIM y el organismo de investigación de accidentes marítimos de la bandera del buque, Islas Marshall, han llegado a un acuerdo conforme al capítulo 7.1 del Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos (Código de Investigación de Siniestros)², por el que la CIAIM lidera la investigación de este suceso y el organismo correspondiente de Islas Marshall se mantiene como parte interesada en el mismo.

2.1.3. Registrador de datos de la travesía (RDT)

La CIAIM obtuvo del capitán del buque una copia de los datos almacenados en el RDT. No obstante, los archivos de datos se encontraban dañados y/o eran incompletos, por lo que no se han podido extraer datos válidos del suceso.

² Adoptada por la Organización Marítima Internacional mediante la Resolución MSC.255(84).

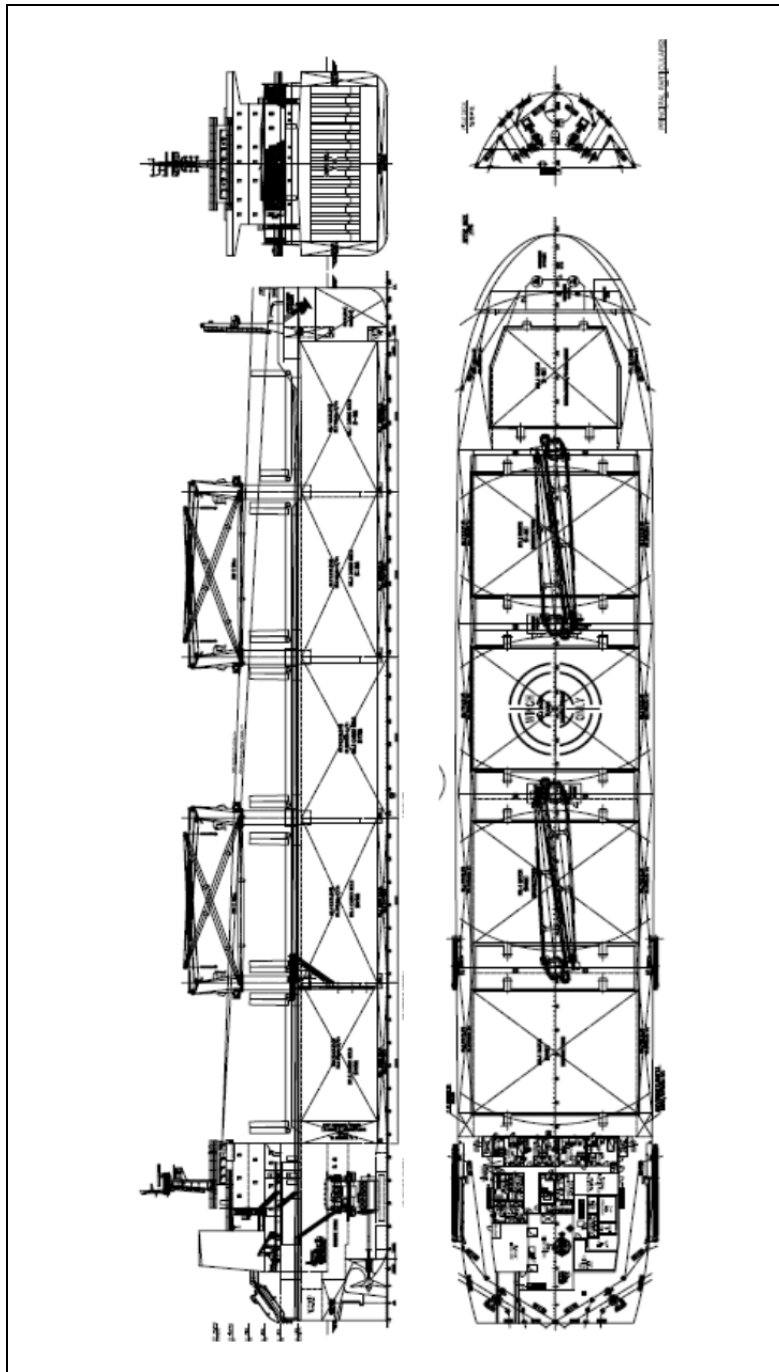


Figura 3. Disposición general

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 este caso coinciden con las horas UTC.

Se han advertido divergencias en algunos momentos entre las horas registradas por el buque, los servicios de puerto, salvamento y las comunicaciones habidas entre las partes, a las que también ha tenido acceso la CIAIM. Se han advertido discordancias entre informes y registros, todas de índole menor o explicables dadas las circunstancias.

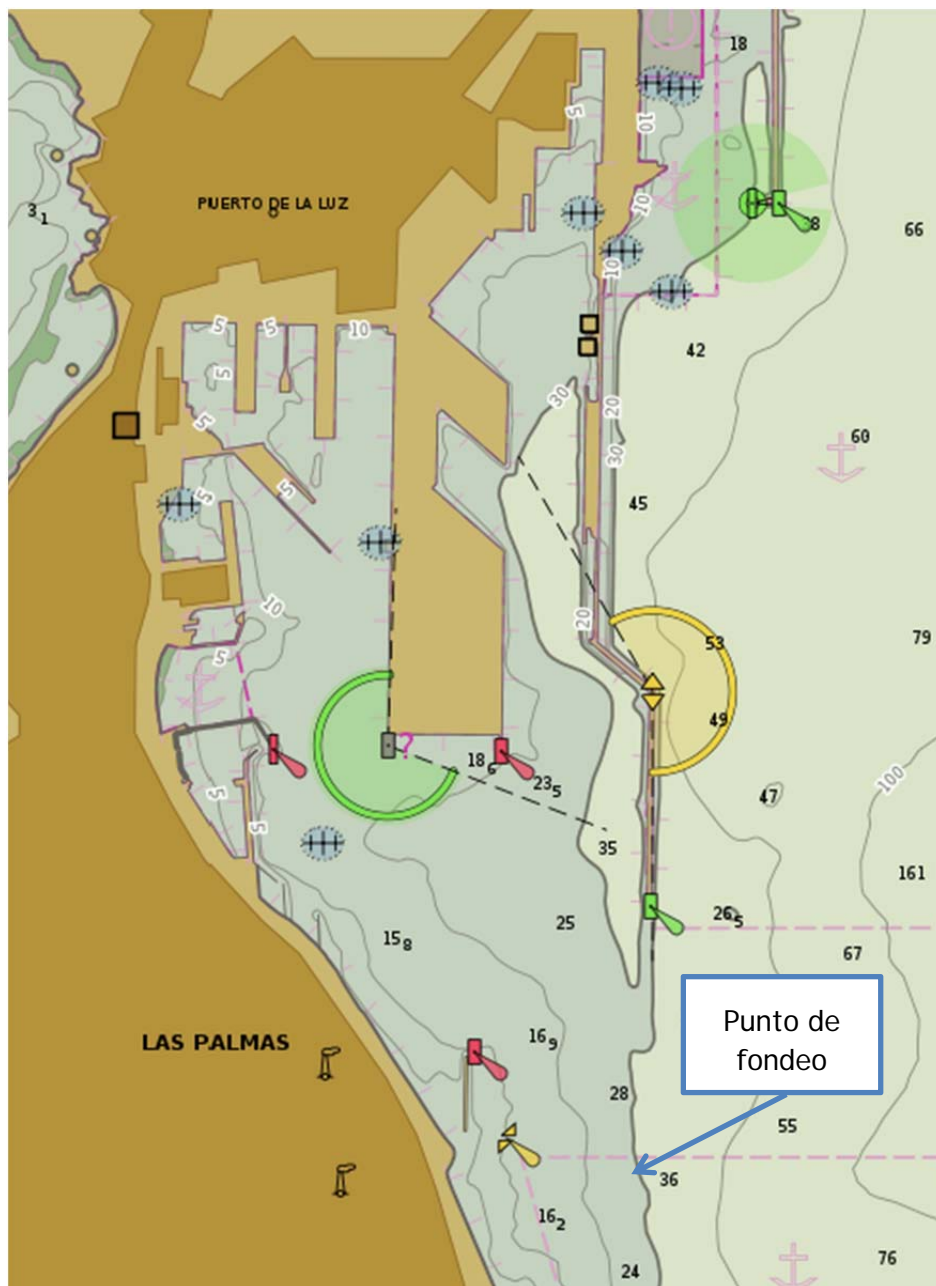


Figura 4. Puerto de La Luz y punto de fondeo del B/M INTERLINK UTILITY

INFORME CIAIM-29/2017

Garreo del ancla y posterior embarrancada del buque granelero INTERLINK UTILITY, en el fondeadero "Rada Sur" del Puerto de Las Palmas, el 13 de marzo de 2017

El día 13 de marzo de 2017 el B/M INTERLINK UTILITY, con bandera de Islas Marshall, procedía del puerto ucraniano de Nikoláiev con destino a Lagos (Nigeria) con una carga de 35.093,6 t de maíz a granel. Siguiendo instrucciones del fletador debían arribar al puerto de Las Palmas a cargar combustible. Tras contactar con el servicio de practicaje del puerto, se le dio instrucciones para que fondeara a su llegada.

Según consta en su *Bell Book*³ el buque dio por finalizada la travesía por mar a las 09:18 horas, dando comienzo a la maniobra de fondeo. Fue asistido por la embarcación de prácticos que le indicó el lugar donde dar fondo, en la Rada Sur. A las 10:40 horas el buque quedó fondeado con el ancla de estribor, 7 grilletes en el agua, en posición 28°06,823'N 015°24,202'W. Las condiciones meteorológicas y de mar que se registraban en ese momento eran, según se anotó en el Diario de Navegación: viento del NE de 16 nudos con una mar de fondo de la misma dirección de 4 metros de altura significativa de oleaje.

Según manifestó el capitán del B/M INTERLINK UTILITY, dio instrucciones de que se mantuviera la máquina en condiciones de ser usada inmediatamente. Las guardias de fondeo se mantuvieron de la forma habitual, con un oficial de guardia en el puente atento a las circunstancias del fondeo y a las comunicaciones.

En torno a las 15:00 horas el oficial de guardia del B/M INTERLINK UTILITY percibió que el buque podía estar garreando. Tras las oportunas comprobaciones, llamó al capitán y a la sala de máquinas.

El capitán, una vez llegado al puente confirmó las observaciones del oficial y a las 15:29 horas notificó al centro de control portuario de Las Palmas por el canal 12 de VHF que el buque estaba garreando. Dos minutos más tarde fue instruido por el práctico, quien se encontraba de camino al buque a bordo de la falúa, a que levantara el ancla, diera media avante y metiera todo el timón a estribor.

El buque había ido incrementando su velocidad arrastrado por el viento y la mar hacia el SW hasta terminar encontrándose muy cerca de costa, a una distancia aproximada de un cable⁴, y parte de su casco ya por dentro del veril de 10 m. Es decir, parte de su obra viva se encontraba sumergida una distancia vertical igual a la sonda de agua en el lugar.

De las evidencias existentes se desprende que los acontecimientos se sucedieron de forma casi simultánea y sucesiva: poco tiempo después de arrancar el motor principal o coincidiendo en el tiempo con él el buque embarrancó primero en fondo de piedra y se zafó momentos después.

En la figura 5 se muestra al B/M INTERLINK UTILITY muy cerca de la costa. Se advierte la falúa de prácticos dirigiéndose a toda velocidad al buque. La instantánea se ha obtenido del registro del sistema de video vigilancia de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, y corresponde a los primeros momentos en que los servicios portuarios tuvieron noticias de las dificultades que

³ Libro de órdenes a la máquina y que, a la sazón, constituye un registro de los hitos principales de las maniobras efectuadas por un buque.

⁴ Décima parte de una milla marina, esto es, 185,2 m

INFORME CIAIM-29/2017

Garreo del ancla y posterior embarrancada del buque granelero INTERLINK UTILITY, en el fondeadero "Rada Sur" del Puerto de Las Palmas, el 13 de marzo de 2017

atravesaba el buque. Conforme a la base de tiempos del video, eran las 15:35 horas. De la foto parece desprenderse que la propulsión del buque estaba en marcha a esa hora.

A las 15:40 horas desde el CCS Las Palmas se contactó con los R/S MIGUEL DE CERVANTES y PUNTA SALINAS y se les solicitó ETA⁵ al fondeadero sur del puerto de Las Palmas.

A las 15:45 horas el R/S MIGUEL DE CERVANTES notificó distancia a fondeadero de 26 millas y ETA dos horas. El R/S PUNTA SALINAS refirió un ETA igual por lo que se le instruyó a que continuara viaje sin novedad.

A las 15:48 horas el buque aparecía en las pantallas de SASEMAR separándose de la costa. El práctico asistía al buque desde la falúa de prácticos.

A las 15:55 horas el práctico informó al centro de control portuario que iba a enmendar el fondeo.

A las 16:00 horas el Capitán Marítima aconsejó al centro de control portuario meter al buque en puerto para así poder inspeccionarlo y efectuar un control de daños y proceder, si fuera el caso, a efectuar las reparaciones necesarias.

Pronto quedó de manifiesto que se había producido una vía de agua en la sala de máquinas. El jefe de máquinas avisó al capitán de la contingencia a las 16:00 horas, momento en el que el agua alcanzaba una altura de 30 cm en la sala de máquinas. El capitán no notificó inmediatamente esta contingencia al centro de control portuario. A la misma hora estaba el ancla arriba.

El capitán ordenó tomar sondas de todos los tanques para ver si había más compartimentos afectados, encontrando que el buque sufría otra vía de agua en su tanque de lastre número 3 de babor, con una sonda de 6 m. Casi al mismo tiempo de conocer esta noticia el motor principal del buque se paró por baja presión de aceite debida al fallo en la bomba de lubricación, ya que el agua entrante en la sala de máquinas y, especialmente sus salpicaduras, estaba empezando a afectar las conexiones eléctricas de los equipos del buque. El jefe de máquinas alineó las bombas de lastre de forma que aspiraran de la sala primero y del tanque de lastre después de forma que el caudal de dichas bombas fuera suficiente para achicar primero y mantener el control de la inundación.

⁵ Acrónimo universalmente empleado de la locución inglesa "Estimated Time of Arrival", tiempo estimado de llegada.



Figura 5. Extracto del video de vigilancia del puerto de Las Palmas, a las 1535 horas.

Antes de tener conocimiento de estas circunstancias, el capitán había informado al práctico de sus intenciones de abandonar el fondeadero por lo que el práctico, tras informar al centro de control portuario, se estaba alejando del lugar en la falúa en que se encontraba.

Desde el CCS Las Palmas llamaron al buque a las 16:08 horas para conocer sus intenciones, a lo que se les respondió que "su intención era alejarse para retornar al día siguiente". Cuando se les preguntó por los daños contestaron "Espere" y mantuvieron al CCS Las Palmas en espera. Minutos después, a las 16:14 horas llamaron desde el centro de control portuario para transmitir instrucciones acerca del movimiento portuario previsto cuando el capitán informó que habían encontrado agua en la sala de máquinas.

INFORME CIAIM-29/2017

Garreo del ancla y posterior embarrancada del buque granelero INTERLINK UTILITY, en el fondeadero "Rada Sur" del Puerto de Las Palmas, el 13 de marzo de 2017

A las 16:20 horas el B/M INTERLINK UTILITY informó al centro de control portuario que no tenían máquina por vía de agua en la sala de máquinas y que su intención era fondear en la posición en que se encontraban. El centro de control portuario activó dos remolcadores de puerto así como al servicio de prácticos. A las 16:29 horas los remolcadores de puerto VB ALBORÁN y VB BRADY salían del puerto en demanda del buque.

En los minutos posteriores se registraron diversas comunicaciones internas entre los servicios portuarios sobre los pasos siguientes en el tratamiento de la emergencia. A las 16:35 horas se escuchó en el canal 12 de VHF por boca del operador del centro de control portuario en contestación a uno de sus servicios: "Hasta que la consignataria nos diga, ...hasta que la consignataria nos diga algo...porque hasta el momento la consignataria no sabe nada de lo que van a hacer".

A las 16:38 horas desde el centro de control portuario se dio la instrucción de que había que seguir con los remolcadores "hasta ver qué se hace". Alguien no identificado preguntó sobre el servicio a prestar, a lo que desde el centro de control portuario contestaron "Lo que considere el práctico, me dice la Autoridad Portuaria".

A las 16:45 horas el buque quedó fondeado con 10 grilletes en el agua en posición 28°06,06'N 015°23,6'W. Según su capitán, el buque estaba flotando en condiciones seguras. El buque estaba bombeando al exterior el agua que anegaba la sala de máquinas y el tanque de lastre nº 3 babor a través de sus bombas de lastre. Poco a poco se estaba consiguiendo reducir los niveles de agua en ambos espacios. El remolcador VB ALBORÁN tenía dado un cabo de remolque⁶.

17:02 horas. El CCS Las Palmas solicitó al buque informe sobre los daños sufridos. Indicaron que habían sufrido daños que la tripulación estaba comprobando, en el pique de popa había daños y tenía una vía de agua de 0,5 m. Indicaron que aún no habían hecho firme el remolque. Se cortó la comunicación vía canal 10 del VHF.

17:09 horas. El CCS Las Palmas pidió al consignatario del buque que contactara con este e informara si había tocado fondo y si tenía daños y/o vía de agua⁷.

17:11 horas. El centro de control portuario instruyó al buque para que tomara remolque.

17:20 horas El consignatario no consiguió contactar con el buque. Habían enviado mensajes de email por Inmarsat C por el momento sin respuesta. Informarían en cuanto obtuvieran alguna respuesta.

17:20 horas. El remolcador de puerto VB ALBORÁN fue hecho firme en popa-centro siguiendo instrucciones del control portuario.

⁶ Según anotación de SASEMAR. Según el Bell Book del buque este remolcador no fue hecho firme hasta las 17:20 horas.

⁷ Esta información era conocida por el centro de control portuario desde las 16:14 horas, momento en que le fue transmitida por el buque. Cabe preguntarse por qué esta información no fue transmitida inmediatamente al CCS o, de haber sido transmitida, por qué el CCS estaba buscando ampliar la información o estaba sustituyendo al centro de control portuario en su papel coordinador aún de forma no intencionada. Véase el análisis.

INFORME CIAIM-29/2017

Garreo del ancla y posterior embarrancada del buque granelero INTERLINK UTILITY, en el fondeadero "Rada Sur" del Puerto de Las Palmas, el 13 de marzo de 2017

17:22 horas. El B/S MIGUEL DE CERVANTES informó encontrarse a 3 millas de la luz verde del puerto de Las Palmas.

17:37 horas. Desde el B/M INTERLINK UTILITY llamaron al centro de control portuario informando que los niveles de inundación iban reduciéndose y que no requerían asistencia por el momento.

17:45 horas. El jefe de centro del CCS Las Palmas notificó se trasladara a la Autoridad Portuaria el siguiente mensaje del capitán marítimo: "Capitán Marítimo ordena⁸ que el buque debe atracar y ser enviado servicio de submarinistas para inspeccionar el casco y taponar vías de agua". Este mensaje se comunicó al centro de control portuario.

18:02 horas. Un buque mercante (distinto del B/M INTERLINK UTILITY) avisó por el canal 12 de VHF que no iba a fondear, que había mucha agitación en el fondeadero y que se dirigía al exterior, a quedarse al paio a unas 5 millas.

18:17 horas. El B/M INTERLINK UTILITY recibió instrucciones del centro de control portuario por el canal 12 de VHF para proceder a muelle. Se le instruyó a que dispusiera la escala de práctico por babor a 1 metro por encima del agua. La maniobra de atraque se iba a efectuar con la ayuda de tres remolcadores.

18:28 El buque no había acusado su conformidad con la entrada en puerto por lo que el centro de control portuario insistió en su instrucción de que dispusieran la escala de práctico 1 m por encima del agua.

18:32 horas. Se movilizó la E/S SALVAMAR NUNKI para comprobar la zona de fondeo del buque por si hubiese contaminación.

18:36 horas. Desde el centro de control portuario y por parte del práctico se insistió al buque a tomar remolque y a levar el ancla.

18:47 horas. El práctico insistió en las instrucciones ya apuntadas anteriormente.

18:50 horas. El VB ALBORÁN movió su posición a proa-centro.

18:53 horas. El centro de control portuario solicitó disponibilidad del B/S MIGUEL DE CERVANTES con servicio de bombas de achique sumergibles. No precisaron si a partir del momento de iniciar la maniobra o posteriormente cuando atracara el buque. El práctico iba a dirigirse a la máquina cuando embarcara y observar el nivel de inundación *in situ*. Informarían nuevamente. Según consta en la carpeta de emergencias abierta por SASEMAR, "Se informa a JC⁹ que pregunta si Autoridad Portuaria ha contratado alguna empresa para los servicios que se precisarán. Estos informan que deberá ser contratado el servicio por el consignatario".

18:55 horas. Práctico a bordo. Entre las 18:57 y las 19:07 horas se produjo el intercambio de información entre capitán y práctico. A las 18:56 horas se empezó a levar el ancla.

A las 19:06 horas se hizo firme el remolcador VB BRANDY por la amura de babor del B/M INTERLINK UTILITY.

⁸ Esta anotación, al igual que otras posteriores en el informe de emergencias de SASEMAR, atrae poderosamente la atención de la investigación de este caso. Véase el análisis.

⁹ Jefe de Centro del CCS.

INFORME CIAIM-29/2017

Garreo del ancla y posterior embarrancada del buque granelero INTERLINK UTILITY, en el fondeadero "Rada Sur" del Puerto de Las Palmas, el 13 de marzo de 2017

19:09 horas. La E/S SALVAMAR NUNKI en la zona indicó que no veía rastro de contaminación. El buque tenía varias mangueras en cubierta achicando. No se apreciaba escora. El buque calaba alrededor de 10/10,5 m en ambas bandas y proa y popa. Se le instruyó desde el CCS Las Palmas a que acompañase al buque en maniobra de entrada.

A la misma hora se informó al consignatario que se precisaría contratar un servicio de buzos, para inspección del casco y taponamiento de vías de agua así como servicios de bomba de achique. El consignatario informó que tenían todo el equipo de buzos en espera en tierra.

19:21 horas. El Capitán Marítimo informó, vía Jefe de Centro, que el B/S MIGUEL DE CERVANTES se movilizaría por requerimiento de la Autoridad Portuaria si fuese necesario.

19:25 horas. Ancla arriba.

A las 19:36 horas el remolcador VB MEDITERRANEO llegó a la zona y se hizo firme a popa-centro del B/M INTERLINK UTILITY.

20:37 horas. El centro de control portuario (tras consultar con los prácticos) notificó que la situación estaba controlada. Solicitaron al B/S MIGUEL DE CERVANTES permanecer listo a la espera.

20:48 horas. Se informó al centro de control portuario de que el buque OPDR LISBOA estaba sin máquina principal. Los prácticos ordenaron al remolcador VB MASTIN ir en su ayuda, y solicitaron que fuera sustituido por el B/S MIGUEL DE CERVANTES en la asistencia al B/M INTERLINK UTILITY.

20:50 horas. Se movilizó el B/S MIGUEL DE CERVANTES, que salió de su base 15 minutos después.

21:21 horas. El B/M INTERLINK UTILITY se encontraba dentro del puerto procediendo a su atraque.

22:45 horas. Listos de maniobra. Buque atracado de forma segura. Los niveles de las vías de agua en la sala de máquinas y en el tanque de lastre nº3 - babor se mantenían bajo control.

23:14 horas. Se informó que iban a empezar los trabajos de los buzos en el B/M INTERLINK UTILITY.

* * *

4. ANÁLISIS

4.1. Incidencia en otros buques del estado de agitación de la Rada Sur del puerto de Las Palmas ese día.

En los registros de las comunicaciones de ese día en el canal de trabajo del centro de control del puerto de Las Palmas, no figura ninguna otra llamada demandando ayuda o informando de un garreo. No obstante, ese mismo día a las 18:02 horas, otro buque salió al pairo porque su capitán juzgaba excesivo el movimiento del buque a consecuencia del oleaje en el fondeadero de la Rada Sur.

No se hizo ninguna llamada de información o de alerta o recomendatoria por el canal de trabajo del centro de control portuario de Las Palmas, el canal 12 de VHF, acerca de las condiciones marítimas o de que algún buque tuviese dificultades en el fondeadero.

4.2. Estudio de los movimientos del buque

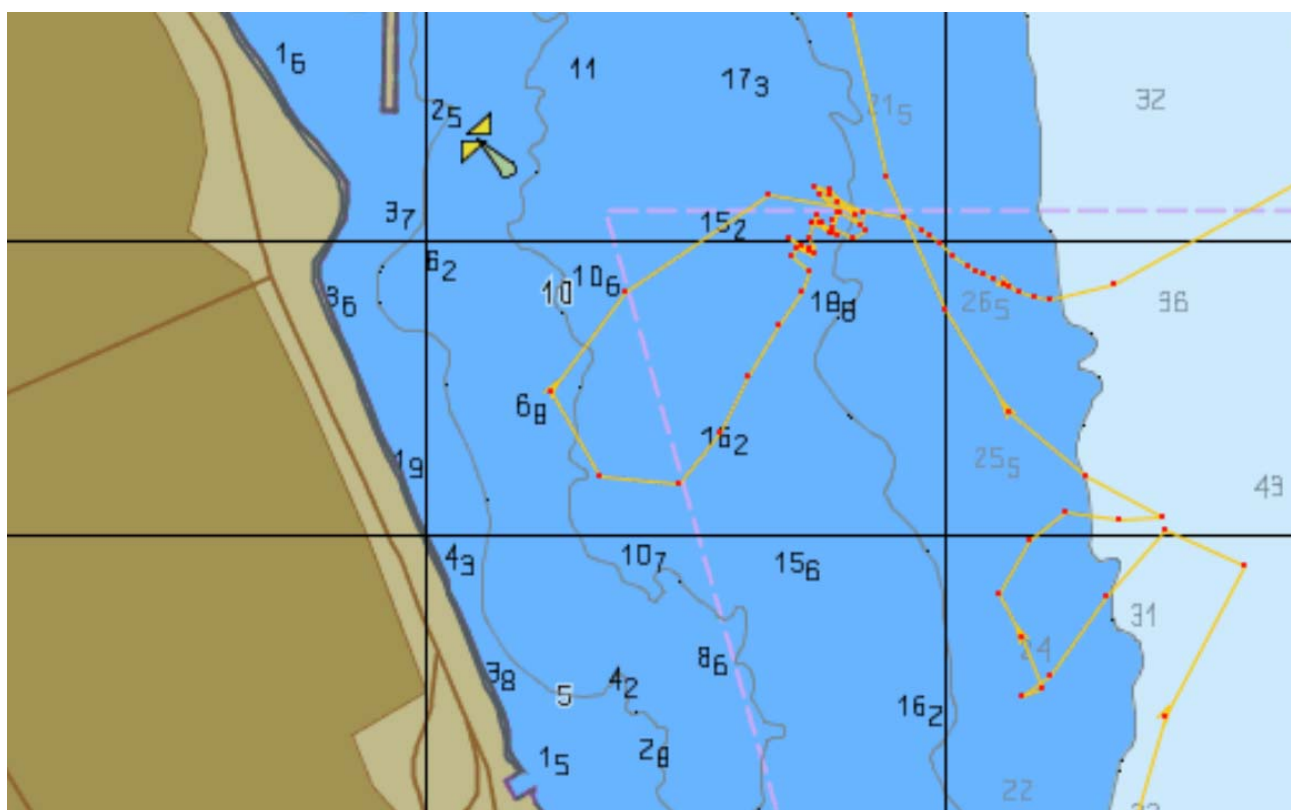


Figura 6. Rastro de la antena del AIS del B/M INTERLINK UTILITY.

Garreo del ancla y posterior embarrancada del buque granelero INTERLINK UTILITY, en el fondeadero "Rada Sur" del Puerto de Las Palmas, el 13 de marzo de 2017

Estudiando los movimientos del AIS del buque (figura 6) se encuentra que el momento de máximo acercamiento de la antena del buque¹⁰ a la costa se produjo momentos después de las 15:34 horas, a un cable de la misma. A esta hora se rebasó el veril de 10 m de la costa, a la vez que el buque detenía su garreo; es a partir de esta hora, por tanto, cuando se produjo el contacto del buque con el fondo.

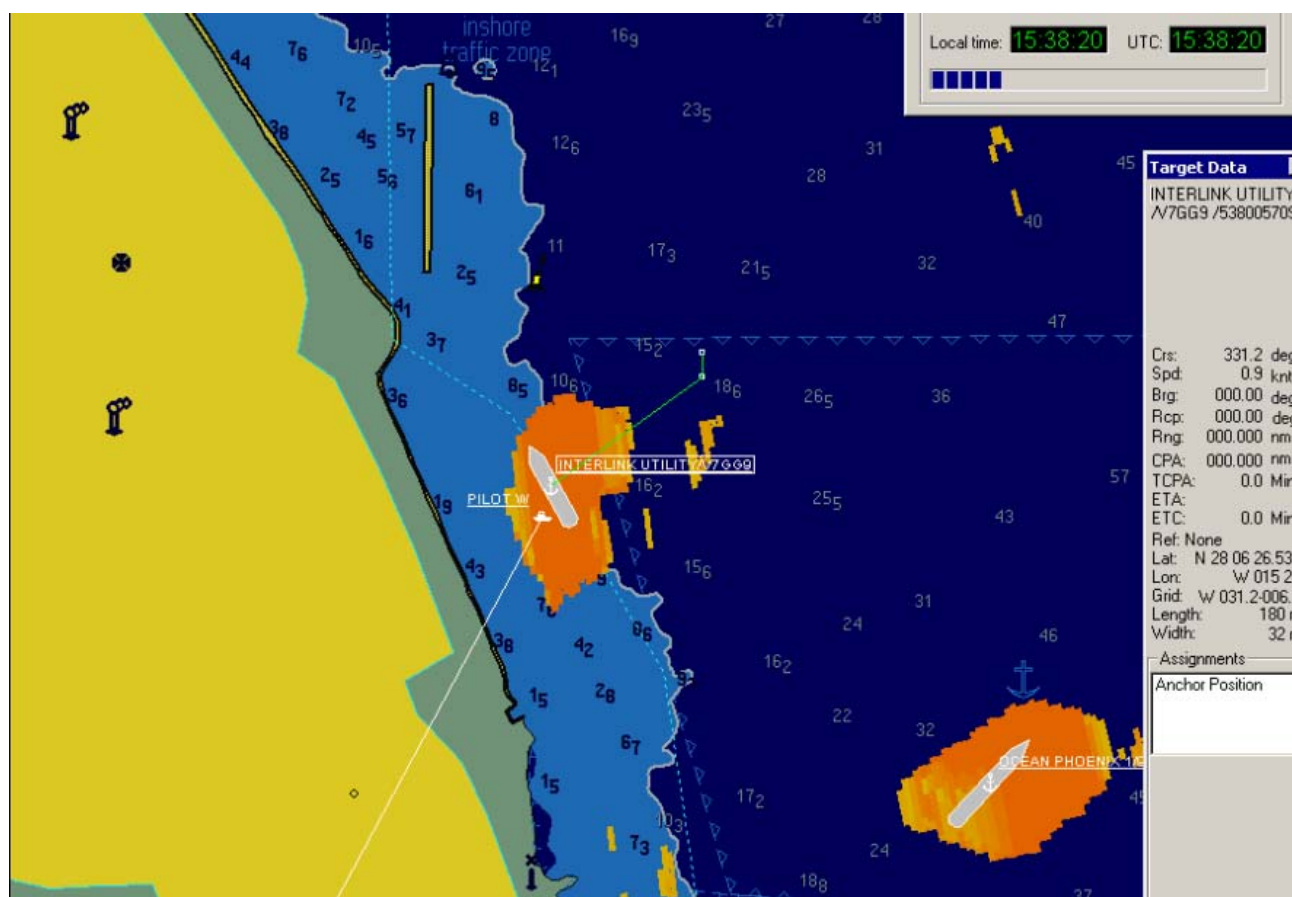


Figura 7. Imágenes de radar obtenidas por SASEMAR

El momento de máxima entrada por dentro del veril de 10 m se produjo a las 15:38 horas. Véase la figura 7. A partir de este momento el buque empezó a alejarse de la costa.

Atendiendo a las circunstancias del momento, y tomando en consideración la imagen obtenida del sistema de video vigilancia del puerto de Las Palmas mostrado en la figura 5, es plausible pensar que el buque no arrancó su motor principal hasta las 15:34 ó 15:35 horas.

¹⁰ No se conoce, no se transmitieron por el AIS, datos de la dirección a la que apuntaba el buque. No obstante, dado que el buque estaba siendo arrastrado hacia la costa por el viento se puede aceptar la aproximación calculada por el radar de SASEMAR.

4.3.Causa inmediata del accidente

Entre el momento en que el oficial de guardia advirtió indicios de que el buque estaba garreando hacia la costa, supuestamente a las 15:00 horas, y el momento en que desde el buque se actuó sobre el motor principal aproximadamente a las 15:35 horas, transcurrieron no menos de 35 minutos. En algún momento en torno a las 15:34 horas el buque tocó fondo provocando los daños que se describen en este informe. No se conoce, aunque no es despreciable, el tiempo necesario para que el buque, con arrancada hacia la costa, pudiera parar dicha arrancada con máquina avante e invertir el sentido del movimiento hacia mar abierta. El buque se hallaba cargado completamente y, por tanto, con mucha cantidad de movimiento o, coloquialmente, inercia.

De ser ciertas las afirmaciones esgrimidas por la tripulación de que el motor principal se encontraba en perfectas condiciones y listo para ser arrancado en cualquier momento¹¹, solo cabe apuntar como causa inmediata de la embarrancada la inacción de la tripulación durante esos 35 minutos para arrancar el motor y evitar el peligro de embarrancada.

No obstante, esta afirmación no explica completamente las causas del evento.

4.4.Factores contribuyentes al accidente

4.4.1. Deficiencias en el Sistema de Gestión de la Seguridad (SGS) del buque

El buque estaba prácticamente nuevo y en perfecto estado. Según la tripulación el motor principal estaba preparado para ser arrancado desde el puente y alejarse del peligro. El control de la máquina estaba, supuestamente, pasado al puente¹². Sin embargo, según su capitán, los procedimientos establecidos por la compañía requerían que hubiese un oficial de máquinas responsable en la sala de máquinas antes de ponerlo en funcionamiento¹³. En este punto las declaraciones de la tripulación son ambiguas, pero la CIAIM interpreta que se perdieron no menos de 15-20 minutos en arrancar el motor principal, desde que el oficial de guardia confirmó sus sospechas de garreo, llamó al capitán y éste estuvo en disposición de dar órdenes, insertos ya en el contexto de buque garreando con arrancada hacia la costa.

Según su capitán, no se planteó hacer caso omiso del citado requerimiento de la compañía, ni siquiera en este caso de peligro inminente. Esperó a que el oficial de máquinas responsable estuviera en la sala de máquinas y, después, arrancó el motor principal siguiendo las instrucciones del práctico, que se encontraba en la falúa aproximándose al buque.

No siguió un criterio propio en un contexto de peligro inminente, y esperó a que el práctico le dijera lo que tenía que hacer.

En la documentación del Sistema de Gestión de la Seguridad implantado en el buque figuran los procedimientos que se muestran en la figura 8 para el oficial de guardia en el puente. En el caso

¹¹ Se vuelve a hacer referencia a la no disponibilidad de los datos de RDT, que podría haber confirmado o desmentido este extremo.

¹² Así lo afirmaba la tripulación.

¹³ Estos procedimientos no han sido aportados a la CIAIM.

Garreo del ancla y posterior embarrancada del buque granelero INTERLINK UTILITY, en el fondeadero "Rada Sur" del Puerto de Las Palmas, el 13 de marzo de 2017

que nos ocupa, dichos procedimientos establecían que el oficial debía avisar al capitán y a la sala de máquinas en caso de garreo del ancla.

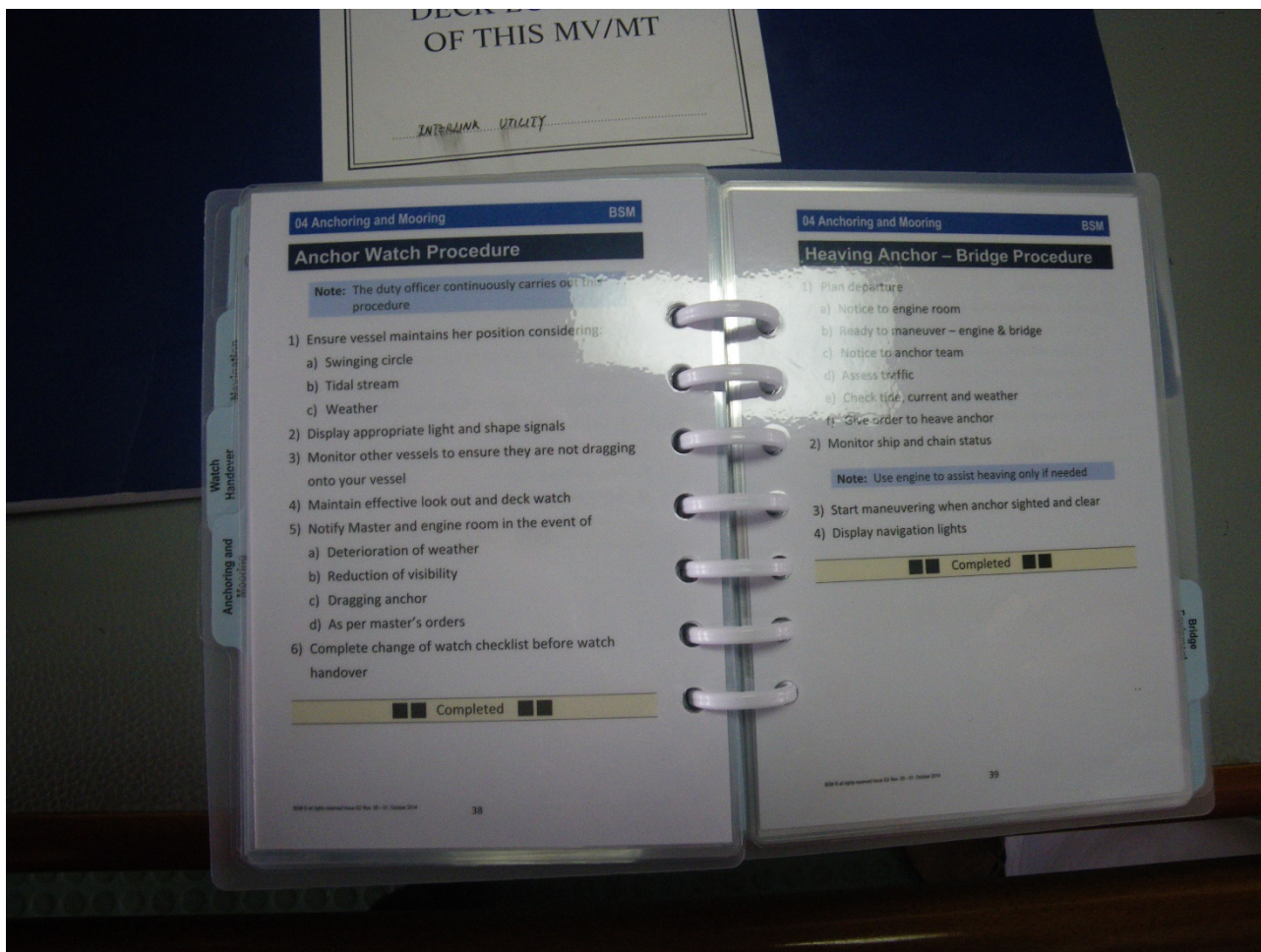


Figura 8. Instrucciones de la compañía para el fondeo.

4.4.2. Falta de asunción por parte del capitán de su rol según el Código IGS

Entrevistado por la CIAIM, el capitán no fue consciente de lo establecido en el artículo 5.2 del Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación (Código internacional de gestión de la seguridad, IGS)¹⁴ por el que se establece al tratar sobre la responsabilidad y autoridad del capitán, que : *"...La compañía hará constar en el SGS que compete primordialmente a este [al capitán] tomar las decisiones que sean precisas en relación con la seguridad y la prevención de la contaminación, así como pedir ayuda a la compañía en caso necesario"* .

¹⁴ Adoptado por Resolución A.741(18) de la OMI y publicado en el BOE el 22 de mayo de 1998.

Aunque tal instrucción constaba en la documentación disponible a bordo, el capitán no fue consciente de las implicaciones de la misma. En el episodio relatado anteriormente sobre la necesaria espera hasta que el oficial de máquinas estuviera presente en la sala de máquinas antes de poder arrancar el motor principal aducido por la tripulación, el capitán no se planteó hacer caso omiso de la supuesta norma de la compañía para salvaguardar la seguridad del buque ante un peligro inminente.

4.4.3. Información a la llegada. Idoneidad del fondeadero. Seguimiento de las condiciones de seguridad del fondeo en evitación de las embarrancadas de los buques. Consideraciones al plantear el fondeo

Al buque no se le advirtió de la consideración de mal tenedero del fondeadero de la Rada Sur del puerto de Las Palmas, en condiciones desfavorables de mar y viento. El consignatario del buque no proporcionó esa información ni tampoco el centro de control portuario.

En palabras del capitán del buque, no fue advertido de nada por lo que interpretó que el fondeo en esa ocasión y en ese lugar era seguro. Es más, el lugar le fue indicado desde la falúa del práctico, sin más información ni prevención.

Desde el centro de control del puerto de Las Palmas no se emitió ninguna alerta, recomendación, información acerca de las condiciones de viento y mar en el fondeadero de Rada Sur. Tampoco tras el percance del B/M INTERLINK UTILITY.

Lo anterior no es excusa para que el capitán no se hubiera asegurado de las condiciones de seguridad del fondeadero en las condiciones reinantes, como era su obligación, pudiendo llegar incluso a rechazar el emplazamiento propuesto por el práctico, o haber adoptado medidas adicionales para salvaguardar la seguridad del buque, como, por ejemplo, filar más cadena¹⁵ para que el buque pudiera aguantar fondeado o, si ello no resultaba eficaz, salir a mar abierta y alejarse de la zona portuaria hasta que mejoraran las condiciones o se autorizara la operación de aprovisionamiento que motivó la escala del B/M INTERLINK UTILITY en Las Palmas.

El fondeadero de la Rada Sur en sí reviste condiciones desfavorables: mal tenedero con fondo de piedra¹⁶, y unas sondas crecientes que hacen perder eficacia a la capacidad de retención del ancla y la cadena a medida que el fondeadero se extiende a levante. El lugar donde había fondeado el buque estaba demasiado cerca de la costa, en el límite de la zona de fondeo¹⁷. Además tenía otro buque cerca de él, a 4 cables. El capitán no valoró si el lugar indicado por el práctico era idóneo para las condiciones de viento y mar reinantes y predichas.

¹⁵ El buque disponía de 10 grilletes en estribor y fondeó con 7 en cubierta.

¹⁶ Indicado en la cartografía.

¹⁷ También era el lugar con menos sonda y, por tanto, donde más eficaz podía ser la retención ejercida por la cadena y el ancla.

4.5. Gestión de la emergencia

4.5.1. Estudio de las comunicaciones habidas durante la emergencia

A las 16:01 horas, después del contacto con el fondo y antes de conocer que se habían producido vías de agua, el jefe de centro del CCS Las Palmas "informa que se comunique a la Autoridad Portuaria que la autoridad marítima aconseja¹⁸ que el buque entre en puerto".

A las 16:07 horas la tripulación ya era consciente de que había una vía de agua, circunstancia que no notificaron al control de puerto hasta las 16:14 horas.

Cuatro minutos después de esta hora, a las 16:18 horas, servicios no identificados de puerto llamaron al centro de control portuario solicitando instrucciones. Éste contestó: "Capitanía aconseja atracarlo. La Autoridad Portuaria lo sabe pero de momento no han dicho nada... están buscando atraque... están tratando con el consignatario".

16:20 horas. Tras llamar tres veces al buque desde el centro de control portuario, el B/M INTERLINK UTILITY respondió que no funcionaba el motor principal por una vía de agua en la sala de máquinas y que su intención era fondear el ancla en la posición en que se encontraban. Desde el centro de control se le contestó que el práctico estaba llegando.

16:33 horas. Un práctico preguntó al centro de control "si el consignatario ha hablado con alguien de Salvamento, a ver qué problema tiene el barco, y si ha avisado".

16:35 horas. Desde el centro de control portuario se le contesta al contacto anterior que el buque había fondeado y que: "Hasta que la consignataria nos diga... hasta que la consignataria nos diga algo... porque hasta el momento la consignataria no sabe nada de lo que van a hacer".

16:38 horas. Desde el centro de control portuario se da la instrucción de que había que seguir con los remolcadores "hasta ver qué se hace". Alguien no identificado responde algo ininteligible, a lo que desde el centro de control portuario contestan "Lo que considere el práctico, me dice la Autoridad Portuaria".

A las 17:45 horas, el CCS Las Palmas notifica a la Autoridad Portuaria el mensaje "Capitán Marítimo ordena¹⁹ que el buque debe atracar y ser enviado servicio de submarinistas para inspeccionar el casco y taponar vías de agua. Se comunica al centro de control portuario".

La CIAIM desconoce las comunicaciones habidas entre el buque y el práctico fuera del canal 12 de VHF o entre aquel y el centro de control del puerto. Tales comunicaciones, de existir, no trascendieron al resto de servicios portuarios²⁰ que debían intervenir inmediatamente en un caso de emergencia (como era la vía de agua que estaba sufriendo el B/M INTERLINK UTILITY).

Como se ha dicho anteriormente, en un momento determinado se escucha decir por el citado canal 12 de VHF que la Autoridad Portuaria, sin especificar quien, estaba consultando con el consignatario, sobre qué movimientos iba a efectuar el buque a continuación.

¹⁸ Subrayado por la CIAIM.

¹⁹ Subrayado por la CIAIM.

²⁰ La misma operadora del centro de control y los remolcadores de puerto básicamente (aunque no se identifican, el contenido de la conversación es concordante con esta ocupación).

Es más, SASEMAR (Salvamento Marítimo), no fue informado activamente más allá de solicitar la activación de sus remolcadores de altura. Si bien los remolcadores de SASEMAR no tenían disponibilidad inmediata, sí que podían aportar su conocimiento y experiencia en estos casos.

En un momento dado, los propios servicios portuarios al hablar entre sí por el canal 12 de VHF, canal de llamada y trabajo del centro de control portuario, en relación con este accidente comentaron que "ni siquiera han llamado a Salvamento Marítimo", indicativo de que esperaban, o podían esperar inconscientemente, que el control de las emergencias aun en zona portuaria correspondía o debería corresponder a SASEMAR en una emergencia consistente en una vía de agua en un buque.

Igualmente, a las 17:09 horas desde el CCS Las Palmas se contactó con el consignatario del buque solicitando que se contactara con el buque e informara si este había tocado fondo y si tenía algún tipo de daños y/o vía de agua. Sorprende que no se hubiera centralizado la obtención de información en un solo operador en un contexto de emergencia, compitiendo el CCS Las Palmas y el centro de control portuario por la misma.

4.5.2. Coordinación de la emergencia tras la embarrancada

Al revisar las comunicaciones habidas entre las partes tras la embarrancada, la CIAIM concluye que los servicios de la Autoridad Portuaria no tomaron decisiones claras, o no se comunicaron eficazmente, para cerciorarse de que las condiciones de seguridad del buque eran las adecuadas y no existía riesgo de que se produjera otro accidente (por ejemplo que el buque hubiera vuelto a embarrancar tras perder la propulsión a consecuencia de la vía de agua que siguió a la embarrancada). Aunque no hubo mayores consecuencias, el seguimiento efectuado al buque tras el contacto con el fondo pudo haberse realizado mejor.

Esto parece deberse a la falta de planes de emergencia actualizados y conformes con la normativa aplicable sobre gestión de emergencias en los puertos. A este respecto, véase el Anexo a este informe.

4.6. Inundación de la sala de máquinas

Según la compañía armadora, la inundación de la cámara de máquinas se produjo desde un 'void space' contiguo, al que afectaron las grietas del casco. La inundación progresó desde este espacio a la sala de máquinas a través de a través de los pasos de tuberías por el mamparo de separación entre ambos espacios, que no era estanco. Esta falta de estanqueidad se achaca a un error de construcción en el astillero, cuestión que la CIAIM no ha podido acreditar.

* * *

5. CONCLUSIONES

1. La causa inmediata del accidente fue la tardanza de la tripulación en reaccionar ante el garreo que les estaba arrastrando hacia la costa.
2. Se produjo una combinación de factores que contribuyeron a que el accidente se produjera:
 - a. El capitán no se aseguró de que, dadas las características de su propio buque, su estado de carga, las características del fondeadero y las condiciones de viento y mar, todas ellas conocidas, era seguro fondear en el sitio asignado por los prácticos ese día.
 - b. El capitán podría haber adoptado medidas adicionales, como filar más cadena, o haberse negado a fondear y salir a la capa hasta que fuera su turno para tomar los bunkers.
 - c. El capitán también podría haber establecido un riguroso control del fondeo, por el que a la más mínima indicación de garreo se arrancara inmediatamente la máquina sin importar que estuvieran los oficiales de máquinas en la sala de control. A la vista del resultado, esto no fue así.
 - d. Tras estudiar las circunstancias en que se produjo la embarrancada, parece que el capitán adoptó una actitud de complacencia ante:
 - i. las instrucciones, o la falta de ellas, recibidas de los servicios portuarios, y
 - ii. las instrucciones de los procedimientos de la compañíaEllo denota la existencia un problema grave en la comprensión del rol que el Código IGS asigna al capitán de un buque para tomar las decisiones que sean precisas en relación con la seguridad y la prevención de la contaminación.
 - e. Desde los prácticos, independientemente de que fuera su función o no, no se advirtió al capitán del buque de que podía tener dificultades en ese fondeadero concreto a la vista de la naturaleza del fondo y las condiciones de viento y, especialmente, de la mar.
3. Del estudio de las comunicaciones habidas durante esta emergencia, se desprende una descoordinación en la gestión de las emergencias en la lámina de agua portuaria del puerto de Las Palmas, que debería ser corregida mediante la adecuación del Plan de Emergencia Interior a la normativa vigente sobre gestión de emergencias en los puertos.

6. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

A la compañía armadora:

1. Que verifique el conocimiento y buen entendimiento en su flota de lo dispuesto en el artículo 5.2 del Código IGS sobre que compete primordialmente al capitán tomar las decisiones que sean precisas en relación con la seguridad y la prevención de la contaminación, incluso contraviniendo instrucciones dadas por la compañía.

A la Autoridad Portuaria del puerto de Las Palmas:

2. Debe aprobar con la mayor celeridad un Plan de Emergencia Interior actualizado, que se ajuste a la normativa en vigor.
3. Que sea proactiva en cuanto a proporcionar información actualizada acerca de las condiciones desfavorables de un fondeadero cuando tales condiciones se produzcan.

A Puertos del Estado:

4. Que establezca un modelo de Plan de Emergencia Interior para ser utilizado por las Autoridades Portuarias o unas directrices que permitan actualizar los planes existentes.

6.1. Acciones emprendidas tras el accidente

La compañía armadora ha informado a la CIAIM de que, tras el accidente, llevó a cabo una investigación interna del accidente a raíz de la cual emprendió las acciones siguientes:

- Difundir los hallazgos de la investigación y las lecciones aprendidas entre los buques de su flota,
- Recordar a los capitanes de sus buques la autoridad que les reconoce el código IGS para tomar las decisiones precisas en relación con la seguridad y la prevención de la contaminación, incluso contraviniendo instrucciones dadas por la compañía
- Comprobar en los buques gemelos de su flota la estanqueidad de los espacios vacíos contiguos a la sala de máquinas.

* * *

ANEXO. GESTIÓN DE LA EMERGENCIA

Estudio de la normativa

La norma de referencia al establecer las funciones y cometidos de los diferentes organismos con competencias en el ámbito portuario es el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TRLPEMM), aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Posteriormente la Disposición Final Tercera de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima introdujo modificaciones sustanciales al TRLPEMM.

Son relevantes a este informe los siguientes aspectos regulados en el TRLPEMM:

- Sobre las funciones de las Capitanías Marítimas, el artículo 266.4.g) establece que "*...El Capitán Marítimo [...] ejercerá [...], entre otras, las siguientes funciones: [...] Y, en general, todas aquellas funciones relativas a la navegación, seguridad marítima, salvamento marítimo y lucha contra la contaminación del medio marino en aguas situadas en zonas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, salvo en los casos de contaminación que se produzcan en la zona de servicio de los puertos, que corresponde a las autoridades portuarias, con las que tendrán un deber de especial colaboración en estos supuestos*".
- Al tratar sobre las competencias que corresponden a las Autoridades Portuarias, se establece en el artículo 25.h), entre otros, "*La ordenación y coordinación del tráfico portuario, tanto marítimo como terrestre*". En el artículo 26.c) al tratar sobre sus funciones: "*Coordinar la actuación de los diferentes órganos de la Administración y entidades por ella participadas, que ejercen sus actividades en el ámbito del puerto, salvo cuando esta función esté atribuida expresamente a otras Autoridades*". En el artículo 26.j) "*Controlar en el ámbito portuario el cumplimiento de la normativa que afecte a la admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas, al igual que los sistemas de seguridad y de protección ante acciones terroristas y antisociales, contra incendios y de prevención y control de emergencias en los términos establecidos por la normativa sobre protección civil, sin perjuicio de las competencias que correspondan a otros órganos de las Administraciones públicas, así como colaborar con las administraciones competentes sobre protección civil, prevención y extinción de incendios, salvamento y lucha contra la contaminación*". En el artículo 106 se asigna a las Autoridades Portuarias: a) "*ordenación, coordinación y control del tráfico portuario, tanto marítimo como terrestre*", y g) "*los servicios de prevención y control de emergencias, en los términos establecidos por la normativa sobre protección civil, en colaboración con las Administraciones competentes sobre protección civil, prevención y extinción de incendios, salvamento y lucha contra la contaminación*".

De la normativa parece desprenderse que en una emergencia de un buque en aguas de servicio del puerto, no se puede asignar categóricamente a la Capitanía Marítima o a la Autoridad Portuaria la responsabilidad de la toma de decisiones, salvo en el caso de contaminación.

Garreo del ancla y posterior embarrancada del buque granelero INTERLINK UTILITY, en el fondeadero "Rada Sur" del Puerto de Las Palmas, el 13 de marzo de 2017

Estas aparentes disfunciones motivaron en 2013 y 2016 sendas consultas a la Abogacía del Estado por parte de Puertos del Estado y la Secretaría General de Transportes, realizadas antes y después de la entrada en vigor de las modificaciones al TRLPEMM hechas por la Ley de Navegación Marítima (LNV), respectivamente. A continuación se extractan algunas conclusiones de los dos informes emitidos por la Abogacía del Estado como respuesta a estas consultas.

- La responsabilidad de las Autoridades Portuarias en relación con la prevención y control de las emergencias se concreta en la elaboración del Plan de Autoprotección y en la realización de las actuaciones necesarias para su implantación y cumplimiento²¹. Habrá que estar a lo que dicte el propio Plan de Autoprotección y a las normas de Protección Civil²² para concretar el alcance de la colaboración entre las Autoridades Portuarias con las administraciones competentes en la materia.
- La intervención de las Autoridades Portuarias en la prestación de los servicios de prevención y control de emergencias en colaboración con las Capitanías Marítimas ha de hacerse con las siguientes "notas":
 1. No se trata de una colaboración, sino que las Autoridades Portuarias son competentes en la materia²³.
 2. Dicha competencia no es absoluta, sino que es limitada por la atribución de determinadas competencias al mismo Ministerio de Fomento, a las Capitanías Marítimas y a SASEMAR.
 3. Conforme a lo dispuesto en el artículo 264.1 TRLPEMM sobre el servicio público del salvamento la actuación o intervención de las Autoridades Portuarias *"es la que se determine en los correspondientes planes y programas a que se refiere este precepto legal"*.
- Los cambios efectuados por la Ley de Navegación Marítima en el articulado del TRLPMM están orientados a delimitar las competencias de las Autoridades Portuarias en materia de prevención y dirección de emergencias, limpieza y control de la contaminación marítima en las aguas de servicio de los puertos. Dicha delimitación se ha efectuado atribuyendo a esos organismos las competencias en materia de prevención y control de emergencias y lucha contra la contaminación marina en la zona de servicio de los puertos.
- En las emergencias en la zona de servicio del puerto distintas de las emergencias por contaminación la competencia de prevención y control se ejercerá por las Autoridades Portuarias *"en los términos establecidos por la normativa sobre protección civil, en colaboración con las Administraciones competentes sobre protección civil, prevención y extinción de incendios, salvamento y lucha contra la contaminación"*, lo que supone que dicha competencia no es absoluta sino limitada por razón de las competencias que ostentan sobre la materia otras Administraciones, de forma que el alcance de las

²¹ Esta conclusión se hace "en los términos establecidos por la normativa sobre protección civil", según el mismo informe de Abogacía. En esta conclusión no se asigna ninguna función a las Capitanía Marítimas.

²² Ley 2/1985, de Protección Civil, y Real Decreto 407/1992, de 24 de abril, que aprueba la Norma Básica de Protección Civil.

²³ Competencia atribuida por el artículo 106.g) del TRLPEMM

Garreo del ancla y posterior embarrancada del buque granelero INTERLINK UTILITY, en el fondeadero "Rada Sur" del Puerto de Las Palmas, el 13 de marzo de 2017

atribuciones de cada una de ellas se concretará en los correspondientes planes y programas previstos en la legislación sobre Protección Civil.

Hay que destacar que el antecedente más próximo del artículo 106.g) del TRLPEMM lo constituye, con casi igual redacción, el artículo 58.2.g) de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y prestación de servicios en los puertos de interés general, por lo que la distribución de competencias en gestión de emergencias descrita más arriba no es reciente.

Plan de Emergencia Interior (PEI) del puerto de Las Palmas y gestión de las emergencias

Se destaca la relevancia que da la normativa de protección civil a los Planes de Autoprotección, residiendo en los mismos el diseño de la respuesta de los puertos ante las emergencias.

En lo relativo a este caso, se debía atender a lo dispuesto en el PEI del Puerto de Las Palmas, en vigor desde el año 2008. Dicho plan, en su Capítulo 3, al tratar sobre la dirección de las emergencias, establece que: "*La dirección y coordinación de las operaciones terrestres (dentro de la zona portuaria) estarán a cargo del Director del Puerto y las marítimas (Zona I y II marítimas) estarán a cargo del Capitán Marítimo*".

La Autoridad Portuaria no activó formalmente este PEI²⁴ para dar respuesta a la emergencia planteada ni se erigió nadie como director de la emergencia.

Del estudio de las comunicaciones se deduce que la gestión de las emergencias en la lámina de agua portuaria del puerto de Las Palmas se limitó a utilizar el servicio rutinario de practicaje a modo de asesoría experta. A esto la CIAIM debe concluir, sin menospreciar en absoluto la labor de los prácticos de puerto, que la asesoría y pericia demostrada día a día por los prácticos se deben inscribir en situaciones normales, cotidianas, del tráfico portuario y no en situaciones de emergencia como la presente, en donde se deben efectuar labores de evaluación, seguimiento, asesoría y toma de decisiones que implican la asignación de más recursos, humanos y técnicos, además de ser conocedores de los planes y procedimientos exigidos en estos casos, recursos y conocimientos todos ellos ajenos al servicio normal de practicaje.

A modo de ejemplo, no es admisible en una situación de potencial emergencia depender de lo que decida el consignatario para poder atracar el buque.

Consultado el Capitán Marítimo, su "orden" de que el buque entrase a puerto fue efectuada de buena fe en ausencia de dirección alguna de la emergencia y en evitación de males mayores, siendo consciente de su falta de competencia atribuida en la materia²⁵, que no técnica.

²⁴ El Reglamento Nacional para la Admisión, Manipulación y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas en los Puertos, aprobado por el R.D. 145/1989 de 20 de enero, establece la obligatoriedad de elaboración de un Plan de Emergencia. Este es solo el Reglamento principal, entre otros varios, por el que se da cumplimiento a la obligación de elaborar planes de autoprotección exigido por la normativa de Protección Civil y de Prevención de Riesgos Laborales. La versión del PEI en vigor en el puerto de Las Palmas data de 2008.

²⁵ Por ello en una primera ocasión "aconsejó" la entrada del buque a puerto.

Garreo del ancla y posterior embarrancada del buque granelero INTERLINK UTILITY, en el fondeadero "Rada Sur" del Puerto de Las Palmas, el 13 de marzo de 2017

Por su parte, durante la emergencia la Autoridad Portuaria afirmó seguir lo dispuesto en el PEI, entendiendo que el director de la emergencia debía ser el Capitán Marítimo. La Autoridad Portuaria entiende que el actual sistema de gestión de emergencias en las aguas de servicio portuario no es acorde a la normativa y se necesita:

- 1) Actualizar el PEI para ajustarse a la normativa vigente, para lo que se han solicitado directrices al ente Puertos del Estado²⁶.
- 2) Establecer un servicio dedicado de control del puerto, incluyendo las emergencias. Para ello se ha previsto un contrato, que en el momento del accidente estaba en fase de licitación.

A juicio de la CIAIM, la supuesta falta de competencia del Capitán Marítimo es discutible, pues la delimitación de competencias que figura en el PEI no es necesariamente contraria al TRLPEMM. La atribución del papel de director o coordinado de las acciones de emergencia al Capitán Marítimo no implica que la Autoridad Portuaria no sea competente, sino que esa es la figura identificada en el Plan que organiza la cooperación entre organizaciones competentes.

Ahora bien, lo relevante para la investigación es que los distintos actores competentes en la gestión de las emergencias marítimas tienen dudas de que lo dispuesto en el PEI del Puerto de Las Palmas pueda ser ajustado a las leyes, lo que condiciona su papel dentro del esquema establecido por el PEI en caso de accidente marítimo. Así, en este accidente el Capitán Marítimo entendió que de acuerdo con el TRLPEMM no era competente para ordenar acciones, motivo por el cual inicialmente "aconsejó" meter el buque a puerto. La Autoridad Portuaria tampoco tomó una iniciativa clara en la gestión de esta emergencia, al entender que, según el PEI, no le correspondía.

Parece necesario, por tanto, dar cumplimiento a la normativa de gestión de emergencias marítimas elaborando un PEI ajustado a esa normativa, que sea asumido por todas las partes que lo integran.

Acciones correctoras en relación a la gestión de la emergencia

La Autoridad Portuaria de Las Palmas ha remitido a la CIAIM copia del contrato de los "Servicios de ordenación, coordinación y control del tráfico marítimo portuario y de coordinación de las operaciones asociadas a los servicios portuarios técnico-náuticos en el puerto de Las Palmas (incluye Salinetas y Arinaga)", suscrito con la Corporación de Prácticos del Puerto de La Luz y Las Palmas en fecha del 3 de agosto de 2017.

En el articulado del pliego objeto del contrato, en lo que se refiere a este informe, al tratar sobre operativa básica, establece que:

" el adjudicatario seguirá, al menos, la siguiente operativa básica en el desarrollo de la prestación del servicio, lo cual se expone a título orientativo y no exhaustivo: (...)

²⁶ A fecha de elaboración de este informe no consta que Puertos del Estado haya elaborado estas directrices

INFORME CIAIM-29/2017

Garreo del ancla y posterior embarrancada del buque granelero INTERLINK UTILITY, en el fondeadero "Rada Sur" del Puerto de Las Palmas, el 13 de marzo de 2017

8. Mantener escucha permanente en el/los canal/es de VHF previsto/s por la Autoridad Portuaria para el servicio, con el objeto de proporcionar a los buques las informaciones generales y particulares que soliciten, en particular las instrucciones recibidas de la Autoridad Portuaria respecto a sus movimientos de entrada, salida, fondeo o tráfico interior, etc.

9. Prestar apoyo en la gestión de emergencias, de acuerdo con lo establecido en el Plan de Emergencia Interior y del Plan Interior Marítimo de los puertos de Las Palmas, Salinetas y Anaga."

La CIAIM, valorando positivamente esta medida, considera que por sí sola no resulta eficaz hasta que no se apruebe con la mayor celeridad un PEI actualizado que, junto con un PIM completo, identifique a los responsables de la gestión de emergencias a realizar en el Puerto de Las Palmas y los procedimientos a seguir para su ejecución.

* * *