

Informe técnico S-28/2013

Incidentes durante la navegación de la NGV BENCHIJIGUA EXPRESS con mal tiempo el 3 de marzo de 2013 entre Los Cristianos (Tenerife) y la Palma, con escala en San Sebastián de la Gomera

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. Sus funciones son:

1. Realizar las investigaciones e informes técnicos de todos los accidentes marítimos muy graves, para determinar las causas técnicas que los produjeron y formular recomendaciones al objeto de tomar las medidas necesarias para evitarlos en el futuro.
2. Realizar la investigación técnica de los accidentes graves y de los incidentes marítimos cuando se puedan obtener enseñanzas para la seguridad marítima y prevención de la contaminación marina procedente de buques, y elaborar informes técnicos y recomendaciones sobre los mismos.

De acuerdo con el Real Decreto 800/2011, las investigaciones no perseguirán la determinación de responsabilidad, ni la atribución de culpa. No obstante, la CIAIM informará acerca de las causas del accidente o incidente marítimo aunque de sus resultados pueda inferirse determinada culpa o responsabilidad de personas físicas o jurídicas. La elaboración del informe técnico no prejuzgará en ningún caso la decisión que pueda recaer en vía judicial, no perseguirá la evaluación de responsabilidades, ni la determinación de culpabilidades.

La investigación recogida en este informe ha sido efectuada sin otro objeto fundamental que determinar las causas técnicas que pudieran haber producido los accidentes e incidentes marítimos y formular recomendaciones al objeto de mejorar la seguridad marítima y la prevención de la contaminación por los buques para reducir con ello el riesgo de accidentes marítimos futuros.

Por tanto, el uso de los resultados de la investigación con una finalidad distinta que la descrita queda condicionada, en todo caso, a las premisas anteriormente expresadas, por lo que no debe prejuzgar los resultados obtenidos de cualquier otro expediente que, en relación con el accidente o incidente, pueda ser incoado con arreglo a lo previsto en la legislación vigente.

El uso que se haga de este informe para cualquier propósito distinto al de la prevención de futuros acciden-



DESCRIPCIÓN DETALLADA

El relato de los acontecimientos se ha elaborado a partir de las declaraciones de los testigos y de otros documentos. Las horas referidas a lo largo del informe son locales, coincidiendo con el horario UTC.

Descripción detallada

El día 3 de marzo de 2013 la nave de gran velocidad (NGV) BENCHIJIGUA EXPRESS se encontraba de servicio, realizando distintas rutas con pasajeros, vehículos y carga entre puertos de las Islas Canarias para su compañía armadora FRED OLSEN S.A.

La jornada comenzó a las 7:00 horas con un viaje entre San Sebastián de La Gomera y Los Cristianos (Tenerife). Posteriormente la nave fue efectuando viajes programados entre los puertos anteriores y los de La Estaca (Hierro) y Santa Cruz de La Palma, sin contratiempos relevantes a pesar de que las condiciones meteorológicas iban empeorando a medida que avanzaba el día.

A las 14:28 horas, tras completar las operaciones de pasaje y carga, la NGV BENCHIJIGUA EXPRESS salió del puerto de Los Cristianos (Tenerife) con destino a Santa Cruz de La Palma, con escala en San Sebastián de la Gomera.

La nave llevaba 511 pasajeros, 61 vehículos y 101 toneladas de carga con destino a San Sebastián de la Gomera, y 157 pasajeros, 43 vehículos y 103 toneladas de carga con destino a Santa Cruz de La Palma. Atracó en San Sebastián de la Gomera a las 15:19 horas donde embarcaron 20 pasajeros, 7 vehículos y 8 toneladas de carga más con destino a Santa Cruz de La Palma, saliendo a las 15:40 horas.

A las 15:55 horas el buque moderó su velocidad. A las 17:30 horas la nave paró a tres millas del puerto de Santa Cruz de La Palma por condiciones meteorológicas adversas dentro del puerto, quedando a la espera de instrucciones.

A las 17:45 horas el práctico de guardia de Santa Cruz de La Palma informó al capitán de la NGV BENCHIJIGUA EXPRESS del cierre del puerto. Ante esto, el capitán recibió instrucciones de la compañía de proceder a San Sebastián de La Gomera.

A las 20:03 horas el buque moderó su velocidad para efectuar la aproximación a este puerto. Sin embargo, no se pudo iniciar la maniobra de atraque hasta las 20:35 horas por mala visibilidad.

A las 20:45 horas la nave atracó al muelle. No obstante, las condiciones de mar que rompía en su atraque imposibilitaron la conexión de las rampas, por lo que el buque no pudo operar en el puerto.

A las 21:05 horas la NGV BENCHIJIGUA EXPRESS largó cabos, habiendo recibido instrucciones de la compañía para proceder a Santa Cruz de Tenerife. Atracaron en Santa Cruz y abrieron rampas a las 00:24 horas del día 4 de marzo.

Objeto del informe

Durante los referidos trayectos, y especialmente desde que la nave salió de San Sebastián de la Gomera a las 15:40 horas del día 3 de marzo de 2013 hasta su atraque en Santa Cruz de Tenerife a las 00:24 horas del día siguiente, la nave sufrió los embates de la mar en forma de pantocazos y fuertes movimientos de balance que obligaron a moderar y a cambiar de rumbo en algunos tramos. Varios pasajeros han considerado que se les puso en una situación de riesgo y han dejado constancia de



ello en forma de reclamaciones a la compañía y denuncias ante distintas instancias, entre ellas la CIAIM.

El objeto de este informe es tratar de establecer si la nave se encontró en una situación de peligro sin que el capitán, la compañía y las distintas autoridades, concedores de las alertas y avisos por mala mar, hubieran tomado medidas para evitar que la nave se hiciera a la mar.

La presente investigación se ciñe exclusivamente al estudio desde el punto de vista de seguridad de los viajes efectuados ese día por la NGV BENCHIJIGUA EXPRESS.

Detalles de la investigación

La investigación ha contado con documentación en forma de declaraciones, estadillos, diarios, reclamaciones, procedimientos, etc. aportados por la compañía FRED OLSEN, S.A.

También ha contado con el informe de la Capitanía Marítima de Tenerife sobre el acaecimiento, y con los datos de Sistema de Identificación Automática (AIS, por sus siglas en inglés) de la NGV BENCHIJIGUA EXPRESS obtenidas por SASEMAR, de los días 3 y 4 de marzo de 2013.

Se ha obtenido de la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET) un informe sobre las “*Condiciones meteorológicas que afectaron al buque ‘Benchijigua Express’ entre las islas de La Palma y La Gomera, el domingo 3 de marzo de 2013*”. También se han recabado del Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (CEDEX) datos de las condiciones meteorológicas y marítimas durante el incidente.

Se ha obtenido informe de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, que gestiona el puerto de La Palma, sobre “*la navegación realizada por el Benchijigua Express el 3/03/2013 y cierre del Puerto de La Palma*”, que incluye sendos informes del jefe de zona y del práctico de guardia de Santa Cruz de La Palma.

La información estatutaria del buque se ha obtenido de las bases de datos de la Dirección General de la Marina Mercante.

Se han obtenido los datos de oleaje registrados por la boya “Tenerife Sur” de la red de Puertos del Estado, la más cercana a la zona objeto de estudio, así como los datos sintéticos obtenidos a partir de modelos numéricos HIRLAM, CEPPM y WAM, operativos en AEMET.

Se ha consultado la información publicada por la Dirección General de Seguridad y Emergencias del Gobierno de Canarias - 112 Canarias.

Se ha revisado también información publicada por diversos medios de prensa con motivo del temporal sufrido por las Islas Canarias el 3 de marzo de 2013, así como material gráfico volcado en las redes sociales.

En la Figura 1 se han representado las diversas rutas recorridas por la NGV BENCHIJIGUA EXPRESS, con un resumen de los acaecimientos.

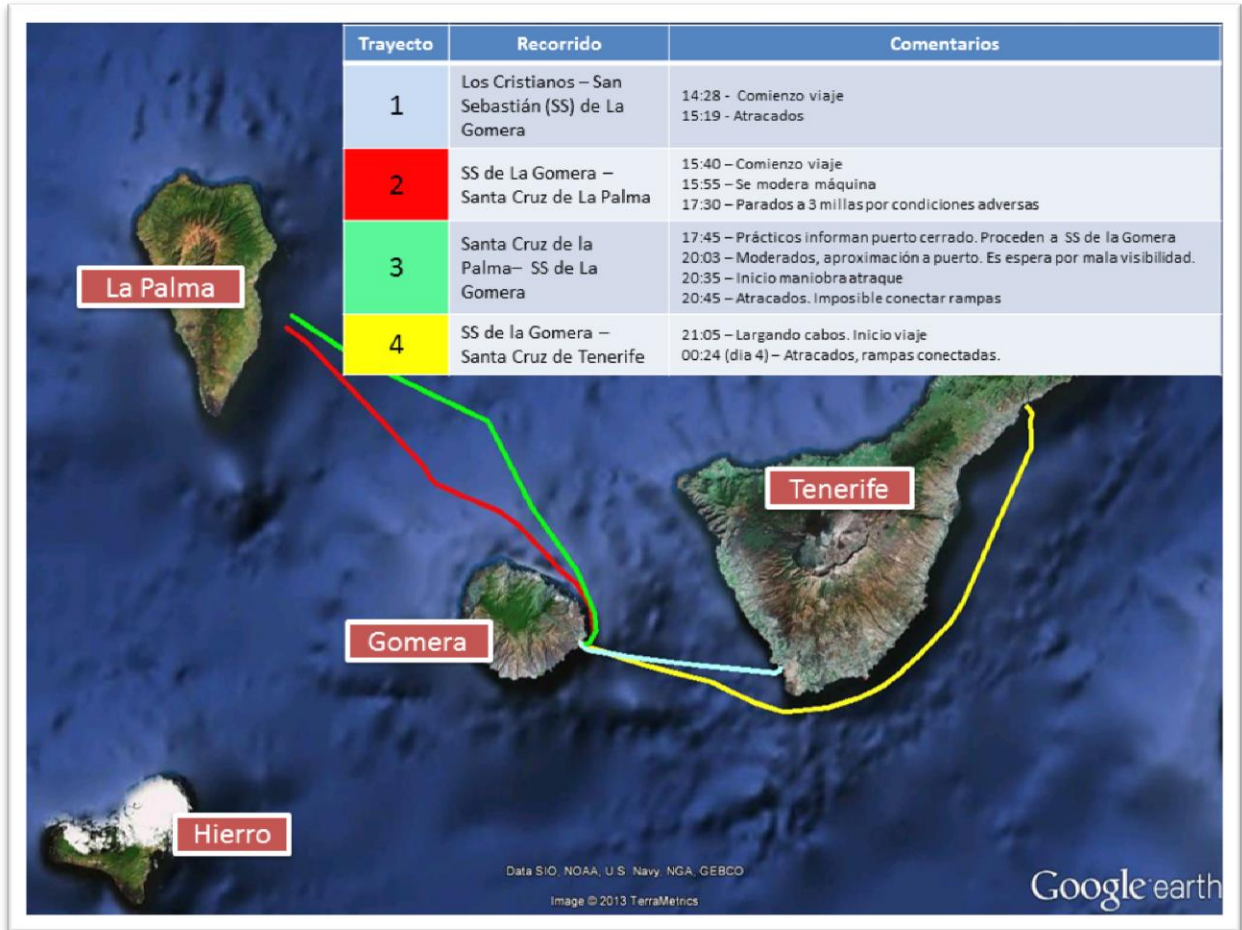


Figura 1. Rutas efectuadas por la NGV BENCHIJIGUA EXPRESS el 3 de marzo de 2013 desde las 14:28 horas.

* * *



DATOS OBJETIVOS

Datos del buque

El buque BENCHIJIGUA EXPRESS es un trimarán de gran velocidad empleado para el transporte de pasajeros, carga y vehículos entre islas del archipiélago canario. Sus características principales figuran en la Tabla 1.

La ruta habitual en la que está empleado es entre los puertos de Los Cristianos (Tenerife), San Sebastián (Gomera) y Santa Cruz de La Palma.



Figura 2. NGV BENCHIJIGUA EXPRESS

Tabla 1. Características principales del buque

Nombre del buque	BENCHIJIGUA EXPRESS
País de bandera	España
Tipo	Nave de gran velocidad multicasco de carga rodada y pasaje
Número OMI	9299056
Lugar de construcción	Henderson, Western Australia
Astillero	AUSTAL SHIPS PTY LTD
País de construcción	Australia
Año de construcción	2003
Entrada en servicio	2005
Puerto de matrícula	Santa Cruz de Tenerife
Material del casco	Aluminio
Eslora total	126,65 m
Eslora de línea de flotación	114,8 m
Manga	30,4 m
Puntal	8,2 m
Calado (máximo)	4,0 m
Número máximo de pasajeros	1291
Carga y vehículos	450 m lineales de carga + 121 vehículos
Arqueo bruto (GT)	8973
Arqueo neto (NT)	2691
Propulsión	3 waterjets con motores diésel
Potencia máxima	4 x 9100 kW (a 1150 rpm)
Velocidad de crucero	38 nudos
Dotación mínima de seguridad	24

**Pormenores del viaje****Tabla 2. Pormenores del viaje proyectado**

Nombre del buque	BENCHIJIGUA EXPRESS
Viaje iniciado a las 14:28 horas	Los Cristianos (Tenerife) - San Sebastián (Gomera) - Santa Cruz de La Palma (Isla de La Palma)
Puerto de salida	Los Cristianos (Tenerife)
Puertos de escala	San Sebastián (Gomera)
Puerto de llegada 1, inicialmente previsto, pero que se encontraba cerrado	Santa Cruz de La Palma (Isla de la Palma)
Puerto de llegada 2 - sin atraque efectivo	San Sebastián (Gomera)
Puerto de llegada 3 - atraque efectivo y fin de viaje	Santa Cruz de Tenerife
Tipo de viaje	Interinsular
Pasaje y Carga	En el intervalo del viaje en el que se registraron las dificultades, el buque llevaba a bordo 177 pasajeros, 50 vehículos y 111 toneladas de carga.
Dotación	25. Los tres oficiales del puente contaban con las titulaciones y certificados de especialidad exigibles en vigor
Certificados del buque	El buque disponía de los certificados requeridos en vigor

Información relativa al incidente marítimo**Tabla 3. Información relativa al incidente marítimo**

Buque	BENCHIJIGUA EXPRESS	
Tipo de incidente	Navegación en condiciones meteorológicas y marítimas extremas	
Clasificación	Incidente marítimo	
Fecha	3 de marzo de 2013	
Hora	A lo largo del día 3 de marzo	
Localización del incidente	Puertos y trayectos dentro de la zona marítima canaria occidental	
Entorno exterior	Viento	Véase apartado dedicado a estudiar las condiciones de viento y mar
	Estado de la mar	
	Visibilidad	
Entorno interior	No aplicable	
Operación del buque	En navegación	
Tramo del viaje	En navegación	
Lugar a bordo	No aplicable	
Factores humanos	No aplicable	
Consecuencias	No hubo heridos No existe constancia de movimientos de la carga, ni de daños a vehículos. La única consecuencia fue el cambio de destino del buque.	



El Permiso de explotación de la nave

La NGV BENCHIJIGUA EXPRESS disponía del preceptivo Permiso de explotación¹ para naves de gran velocidad expedido en virtud de las disposiciones del Código de Naves de Gran Velocidad 2000 (Código NGV 2000). La nave estaba clasificada como buque de categoría B.

El Permiso de explotación expedido a la NGV BENCHIJIGUA EXPRESS establece las siguientes condiciones:

- a) Zonas o rutas de servicio:
 - Ruta 1ª: Los Cristianos (Tenerife) - San Sebastián de La Gomera
 - Ruta 2ª: Los Cristianos (Tenerife) - Valverde del Hierro
 - Ruta 3ª: Santa Cruz de La Palma - Los Cristianos (Tenerife)
- b) Puerto/s base:
 - Ruta 1ª: Los Cristianos (Tenerife)
 - Ruta 2ª: Los Cristianos (Tenerife)
 - Ruta 3ª: Santa Cruz de La Palma
- c) Distancia máxima al lugar de refugio:
 - Ruta 1ª: 10,5 millas
 - Ruta 2ª: 15,3 millas
 - Ruta 3ª: 24,5 millas
- d) Número máximo de pasajeros permitido: 1.291 pasajeros
- e) Tripulación mínima necesaria: 24 tripulantes.
- f) Peores condiciones previstas:
 - 1ª. El buque no podrá navegar con pasajeros a bordo cuando la previsión de altura de olas sea superior a 5,0 m.
 - 2ª. El buque deberá regresar a puerto, navegando con pasajeros a bordo, cuando la altura de olas sea superior a 5,20 m.
 - 3ª. El buque no podrá navegar cuando la velocidad del viento sea superior a 46 nudos.
- g) Otras restricciones operacionales: véase Tabla 4.

Tabla 4. Otras restricciones operacionales

Altura de ola (m)	Velocidad máxima del buque (nudos)
Hasta 2,50	45
Entre 2,50 y 3,50	32,50
Entre 3,50 y 4,50	25
Entre 4,50 y 5,20	21
Más de 5,20	Cambiar de rumbo o buscar refugio

El Código NGV 2000, en su Capítulo 18 sobre Prescripciones Operacionales, artículo 18.1.2 establece que *“la nave no se utilizará deliberadamente en unas condiciones que sobrepasen las peores previstas ni fuera de los límites especificados en el Permiso de explotación de naves de gran velocidad, en el Certificado de seguridad para naves de gran velocidad o en los documentos que se mencionan en los mismos”*.

Más adelante, según el artículo 18.1.3, *“La Administración expedirá un Permiso de explotación de naves de gran velocidad cuando se haya cerciorado de que la empresa explotadora ha tomado medidas adecuadas en cuanto a la seguridad en general, incluidas concretamente las relativas a los*

¹ A la NGV BENCHIJIGUA EXPRESS se le emitió, por error, el Permiso de explotación basado en el Código anterior, de 1994. No obstante, no existe ninguna diferencia entre ambos Códigos en lo referente a este documento y en lo que ambos Códigos regulan a los presentes efectos.



aspectos que se indican a continuación, y anulará el Permiso de explotación si dichas medidas no se mantienen de un modo que juzgue satisfactorio: [...] (entre estas medidas se encuentra) la designación de la persona responsable de decidir el retraso o la anulación de un determinado viaje, por ejemplo, a la vista de la información meteorológica disponible”.

Predicciones meteorológicas para zonas marítimas

En las figuras 3 y 4 se muestran las predicciones meteorológicas para las zonas marítimas más relevantes para el objeto de este informe. Ambas fueron emitidas por AEMET en las horas que se citan en el cuerpo de ambos mensajes y ambas fueron recibidas por la nave mediante la transmisión que de ellas se hizo a través del NAVTEX, en cumplimiento de lo establecido en la Regla 5 del Capítulo V del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en la Mar (SOLAS), 1974, en su forma enmendada.

A todos los efectos, constituyen la mejor información meteorológica de que disponía el capitán de la NGV BENCHIJIGUA EXPRESS antes de iniciar viaje.

La previsión para la zona oeste de Canarias, en alta mar, era de vientos del SW fuerza 4 a 5 (entre 11 y 21 nudos de velocidad media) arreciando durante la mañana a fuerza 7 (de 28 a 33 nudos) y a fuerza 8 (de 34 a 40 nudos). El estado de la mar sería de marejada (0,5 a 1,25 m de altura significativa de ola) a fuerte marejada (de 1,25 a 2,5 m) aumentando a gruesa (de 2,5 a 4,0 m) y muy gruesa (de 4,0 a 6,0 m).

Por tanto, la predicción meteorológica de que disponía el capitán de la NGV BENCHIJIGUA EXPRESS apuntaba a que podría encontrarse durante la jornada con olas de altura significativa cercana a la altura máxima de ola autorizada en el Permiso de Explotación.

Condiciones meteorológicas registradas por la tripulación

Las condiciones meteorológicas registradas en el Diario de navegación de la nave el día 3 de marzo se plasman en la Tabla 5.

Tabla 5. Datos de viento y mar registrados en la NGV BENCHIJIGUA EXPRESS

HORA	VIENTO		MAR		TIEMPO PRESENTE
	Dirección (°)	Intensidad (nudos)	Dirección (°)	Altura de ola (metros)	
07:20	220	15	220	1,5	Nubosidad variable
12:00	220	25	220	2,0	Nubosidad variable
17:00	220	45	220	4,0	Chubasco de viento
22:00	220	35	220	3,5	Chubasco de viento



Boletín marítimo para zonas de alta mar situadas al sur del paralelo 35° N. Fue difundido el sábado 2 de Marzo a las 17:00 UTC por el Centro Nacional de Predicción de AEMET.

AGENCIA ESTATAL DE METEOROLOGIA DE ESPANA

BOLETIN METEOROLOGICO PARA ALTA MAR

ZONAS DEL ATLANTICO AL SUR DE 35N

SABADO 2 DE MARZO DE 2013 A LAS 17:00 UTC

PREDICION VALIDA PARA EL DOMINGO 3

1.-HAY AVISO PARA LAS ZONAS: MADEIRA, CASABLANCA Y CANARIAS.

2.-SITUACION GENERAL A LAS 00 UTC DEL DOMINGO 3 Y EVOLUCION:

ALTA DE 1018 AL SUROESTE DE CANARIAS, CASI ESTACIONARIO Y SIN CAMBIOS. BAJAS PRESIONES RELATIVAS EN TORNO A 1010 AL SUR DE CABO VERDE.

3.-PREDICION PARA EL DOMINGO 3:

MADEIRA: SW 4 A 7, CON INTERVALOS DE 8. FUERTE MAREJADA A GRUESA, AUMENTANDO A MUY GRUESA EN EL OESTE DURANTE LA TARDE. AGUACEROS.

CASABLANCA: VARIABLE 3 A 6 ARRECIANDO POR LA TARDE A S 5 A 6 Y AL FINAL DESDE EL OESTE A 7 A 8. MAREJADA A FUERTE MAREJADA, AUMENTANDO A GRUESA EN EL OESTE AL FINAL. AGUACEROS AL FINAL.

AGADIR: COMPONENTE W 3 A 4, ARRECIANDO AL FINAL A S 5 A 6. MAREJADA AUMENTANDO A FUERTE MAREJADA. AGUACEROS AL FINAL.

CANARIAS: -EN EL OESTE, SW 4 A 5 ARRECIANDO DURANTE LA MANANA A 7 A 8. MAREJADA A FUERTE MAREJADA AUMENTANDO A GRUESA A MUY GRUESA.

-EN EL ESTE, VARIABLE 1 A 3 ARRECIANDO A SW 6 A 7 CON INTERVALOS DE 8 AL FINAL. MAREJADILLA AUMENTANDO A FUERTE MAREJADA Y A GRUESA AL FINAL.- AGUACEROS.

TARFAYA: VARIABLE 1 A 3, ARRECIANDO A S 4. MAREJADILLA AUMENTANDO A MAREJADA A FUERTE MAREJADA. AGUACEROS AL FINAL.

CAP BLANC: COMPONENTE W 4 A 5. MAREJADILLA AUMENTANDO A MAREJADA A FUERTE MAREJADA EN EL NORTE.

CAP TIMIRIS: N 3 A 4. MAREJADILLA A MAREJADA.

SIERRA LEONE: NE 4, AMAINANDO A VARIABLE 1 A 3. MAREJADILLA A MAREJADA.

GULF OF GUINEA: COMPONENTE S 3 A 4. MAREJADILLA A MAREJADA.

Figura 3. Previsión meteorológica para alta mar.

**Boletín marítimo para aguas costeras de Canarias, emitido el sábado 2 de Marzo por el Grupo de Predicción y Vigilancia de Canarias:**

AGENCIA ESTATAL DE METEOROLOGIA
BOLETIN METEOROLOGICO Y MARINO PARA LAS ZONAS COSTERAS
DE LA COMUNIDAD AUTONOMA DE CANARIAS
SABADO 02 DE MARZO DE 2013 A LAS 20:00 H.O.
PREDICCIÓN VALIDA PARA EL DOMINGO 03

1.-AVISO

SUROESTE FUERZA 6 A 7 CON ALGUN INTERVALO DE FUERZA A ULTIMAS HORAS Y MAR GRUESA AL FINAL, AFECTANDO PRIMERO A LA PALMA Y DESPUES AL RESTO DE ISLAS DE MAYOR RELIEVE.

2.-SITUACION GENERAL A LAS 00 UTC DEL DOMINGO 03 Y EVOLUCION BAJA DE 984 AL NOROESTE DE AZORES, DESPLAZANDOSE HACIA EL SURESTE Y PROFUNDIZANDOSE LIGERAMENTE.

3.-PREDICCIÓN PARA EL DOMINGO 03

-AGUAS COSTERAS DE LA PALMA:

SUROESTE FUERZA 3 A 4 ARRECIANDO A FUERZA 6 A 7 CON ALGUN INTERVALO DE FUERZA 8 POR LA TARDE. RACHAS A PARTIR DE LA TARDE. MAREJADILLA A MAREJADA AUMENTANDO A FUERTE MAREJADA A PARTIR DEL MEDIODIA Y A MAR GRUESA POR LA TARDE AFECTANDO PRINCIPALMENTE AL SUR, OESTE Y NORTE. MAR DE FONDO DEL NOROESTE DE 1 A 2 METROS, AUMENTANDO A 2 A 3 AL FINAL. AGUACEROS POR LA TARDE. BUENA A REGULAR.

AGUAS COSTERAS DE EL HIERRO:

SUROESTE FUERZA 3 A 4 ARRECIANDO A FUERZA 6 A 7 POR LA TARDE, CON ALGUN INTERVALO DE FUERZA 8 AL FINAL. RACHAS AL FINAL. MAREJADILLA A MAREJADA AUMENTANDO A FUERTE MAREJADA POR LA TARDE Y A MAR GRUESA AL FINAL, AFECTANDO PRINCIPALMENTE AL SUR, OESTE Y NORTE. MAR DE FONDO DEL NOROESTE DE 1 A 2 METROS, AUMENTANDO A 2 A 3 AL FINAL. AGUACEROS POR LA TARDE. BUENA A REGULAR.

-AGUAS COSTERAS DE TENERIFE Y LA GOMERA:

COMPONENTE OESTE FUERZA 4 ROLANDO Y ARRECIANDO A SUROESTE FUERZA 6 A 7 POR LA TARDE, CON ALGUN INTERVALO DE FUERZA 8 AL FINAL. RACHAS AL FINAL. MAREJADILLA A MAREJADA AUMENTANDO A FUERTE MAREJADA POR LA TARDE Y A MAR GRUESA AL FINAL, AFECTANDO PRINCIPALMENTE AL SUR DE TENERIFE Y OESTE DE LA GOMERA. MAR DE FONDO DEL NOROESTE DE 1 A 2 METROS, AUMENTANDO A 2 A 3 AL FINAL. AGUACEROS POR LA TARDE. BUENA A REGULAR.

Figura 4. Previsión meteorológica para zonas costeras.

Condiciones de viento y mar en la zona de navegación.

Según el informe de AEMET y los datos del CEDEX, el día 3 de marzo tuvo lugar un temporal de viento procedente del W al SW, que durante la tarde arreció hasta alcanzar fuerza 8 en la escala Beaufort (entre 34 y 40 nudos) sobre la superficie marina del sector occidental del archipiélago canario.



Los análisis de viento y oleaje de los modelos del CEPPM (Centro Europeo de Predicción a Plazo Medio) en un punto intermedio entre la Gomera y La Palma arrojan los valores de la Tabla 6.

		12:00 UTC	15:00 UTC	18:00 UTC	21:00 UTC	24:00 UTC
Dirección media del viento		210°	215°	220°	240°	255°
Velocidad media del viento (nudos)		29,4	33,6	38,2	30,0	32,4
Mar de viento	Altura significativa (m)	1,2	-	2,5	-	3,5
	Período medio (s)	4	-	5,8	-	8
Mar de fondo	Dirección	295°	-	280°	-	260°
	Altura significativa (m)	1,4	-	1,5	-	2,2
	Periodo medio (s)	9,2	-	9,0	-	10,0

Estos valores muestran el rápido crecimiento del oleaje que tuvo lugar a partir de las 12:00 UTC, alcanzándose mar gruesa (altura significativa de 2,5 m a 4,0 m) entre las 18:00 UTC y las 24:00 UTC en la zona de interés.

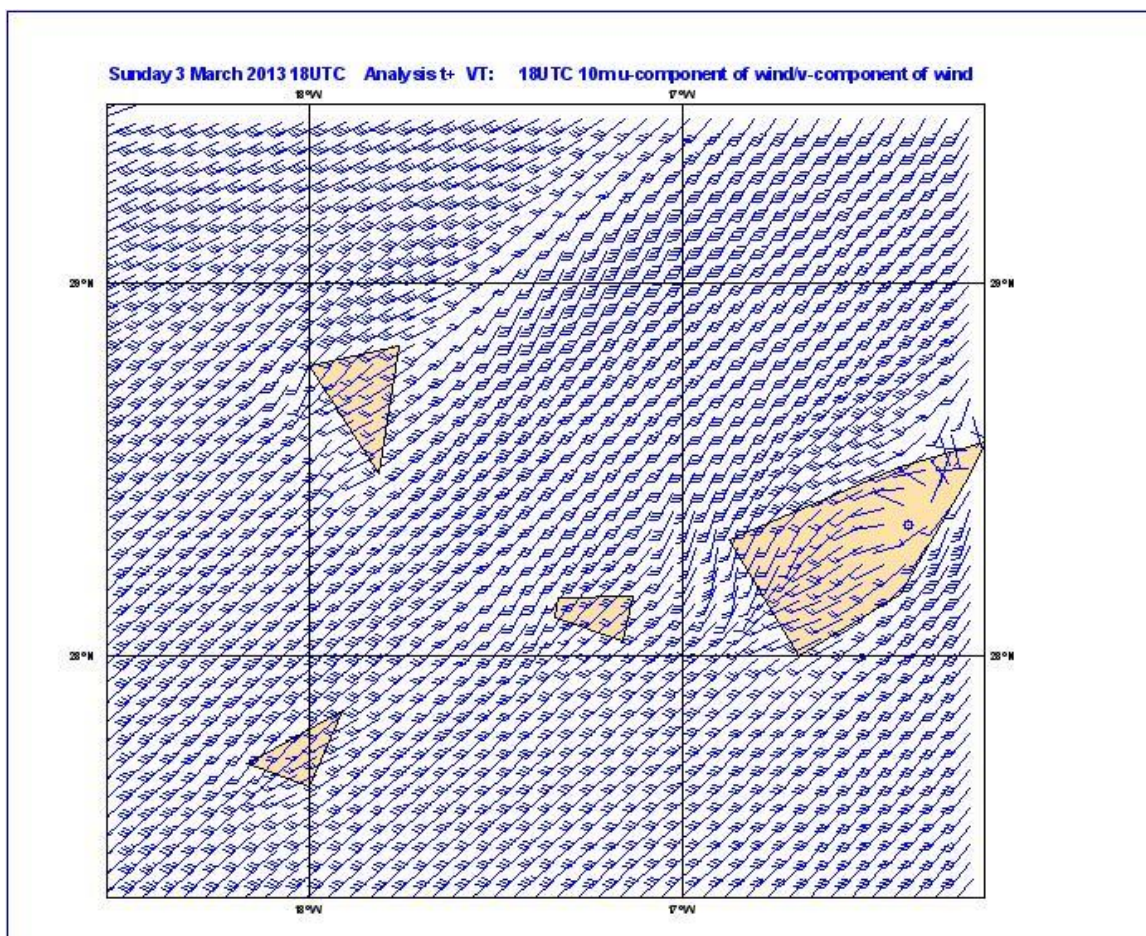


Figura 5. Mapa de viento procedente del modelo HIRLAM, con resolución 0,05, correspondiente a las 18:00 horas (fuente: AEMET)



En la Figura 5 se muestra un mapa de velocidades de viento en la zona a las 18:00 horas, procedente del modelo HIRLAM, cuyos resultados son coincidentes con las velocidades registradas por el Capitán en el diario de navegación.

Según las predicciones meteorológicas disponibles instantes antes del incidente, en el transcurso del día 3 de marzo de 2013, la situación en la zona oeste de Canarias se caracterizaría por vientos del SW de fuerza 4 a 5 (11 a 21 nudos) arreciando durante la mañana a fuerza 7 a 8 (28-40 nudos). El estado de la mar sería de marejada a fuerte marejada (alturas significativas de ola entre 0.5-2.5m) aumentando a gruesa y muy gruesa (alturas significativas de ola entre 2.5-6.0m) a finales del día. Una situación ligeramente más bonancible se pronosticaba para la zona este.

Avisos de alerta y emergencia

La Dirección General de Seguridad y Emergencias, de la Consejería de Economía, Hacienda y Seguridad del Gobierno de Canarias emitió una serie de avisos y declaraciones en aplicación del Plan Específico de Emergencias de Canarias por Riesgos de Fenómenos Meteorológicos Adversos (PEFMA).

Según la información disponible, a las 10:23 horas del día 2 se produjo la primera declaración de situación de alerta por fenómenos costeros. Las alertas y declaraciones se fueron actualizando y ampliando. A las 15:00 horas del día 3 se declaró una situación de alerta máxima por vientos. A las 16:24 horas del día 3 se declaró la emergencia por vientos en la isla de Tenerife, declaración que se amplió posteriormente para pasar a emergencia de fase 2 en Tenerife y La Palma. Se decretó la normalización y fin de la emergencia el día 5, a las 21:58 horas, con la desaparición del fenómeno.

Las declaraciones y alertas incluían recomendaciones a ciertos destinatarios (cabildos insulares, ayuntamientos, etc), y no consideraron a los puertos ni al tráfico interinsular entre islas como sujetos específicos de tales recomendaciones. Estas declaraciones y alertas fueron recibidas por las Autoridades Portuarias, por las Capitanías Marítimas y por SASEMAR.

* * *



ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

Navegaciones realizadas el día 3 de marzo por la NGV BENCHIJIGUA EXPRESS.

Para analizar si el buque se encontró en riesgo durante la navegación se ha hecho un seguimiento de las derrotas seguidas por la NGV BENCHIJIGUA EXPRESS, a partir de los datos transmitidos por su equipo AIS, registrados por los equipos de SASEMAR (Tabla 7).

Se han comparado los datos registrados durante la mañana del día 3, en que todavía no se había manifestado el temporal con toda su fuerza, con los obtenidos durante la tarde.

Las indicaciones de “velocidad sostenida” se corresponden con trayectos en que, una vez alcanzada la velocidad de crucero, ésta se mantuvo casi constante, con poca variación. Estas velocidades se corresponden con el inicio de la jornada.

Las indicaciones de “velocidad media”, se corresponden con trayectos en que, una vez iniciada la velocidad de crucero, se han producido variaciones de poca magnitud y que se podrían achacar a posibles maniobras. En este caso se ha preferido calcular una media ponderada de todos los datos disponibles hasta el momento en que se moderó por la aproximación a puerto.

Tabla 7. Viajes realizados por la NGV BENCHIJIGUA EXPRESS el 3 de marzo de 2013, según datos registrados de AIS. Las horas corresponden a las mostradas en el Diario de navegación.

Tramo	Puerto	Salida	Llegada	Comentarios
1	San Sebastián (Gomera)	07:03		Dirección general: E. Velocidad sostenida durante el trayecto, entre 33 y 34 nudos.
	Los Cristianos (Tenerife)		07:49	
2	Los Cristianos (Tenerife)	08:10		Dirección general: W. Velocidad sostenida durante el trayecto, entre 32 y 33 nudos.
	San Sebastián (Gomera)		08:58	
3	San Sebastián (Gomera)	09:11		Dirección general: SW. Velocidad sostenida durante el trayecto, entre 31 y 32 nudos.
	Puerto de La Estaca (Hierro)		10:49	
4	Puerto de La Estaca (Hierro)	11:19		Dirección general: NE. Velocidad media durante la navegación = 32,9 nudos.
	San Sebastián (Gomera)		12:51	
5	San Sebastián (Gomera)	13:10		Dirección general del movimiento: E. Velocidad media durante la navegación = 31,9 nudos
	Los Cristianos (Tenerife)		13:57	
6	Los Cristianos (Tenerife)	14:28		Dirección del movimiento: W. Velocidad media durante la navegación = 31,3 nudos
	San Sebastián (Gomera)		15:19	
7	San Sebastián (Gomera)	15:40		Navegación a velocidad moderada con cambios importantes en rumbo y/o velocidad, llegando incluso a navegar a 11 nudos de velocidad y rumbos alejados hasta 60° del rumbo directo a destino. A la llegada a Santa Cruz de La Palma el capitán fue informado del cierre del puerto, por lo que debió volver a San Sebastián de La Gomera.
	Santa Cruz (La Palma)		17:30	



8	Santa Cruz (La Palma)	17:45		Navegación a velocidad moderada con episódicos cambios importantes en rumbo y/o velocidad. Atracados en San Sebastián de La Gomera sin poder efectuar conexión de rampas.
	San Sebastián (Gomera)		20:45	
9	San Sebastián (Gomera)	21:05		Navegación a velocidad moderada principalmente, con picos de velocidad instantánea que oscilan entre 20 y 30 nudos.
	Santa Cruz (Tenerife)		00:24	

En la Figura 6 se muestra el detalle de la derrota seguida por la NGV BENCHIJIGUA EXPRESS entre la salida y llegada a San Sebastián de la Gomera, tras abortar su entrada en Santa Cruz de La Palma. Se ha utilizado un extracto de la pantalla de control del AIS del Centro de Coordinación de Salvamento de Tenerife que muestra los datos reales de los movimientos efectuados por la nave. Se ha representado también la dirección del viento durante los trayectos, que en su momento de máxima intensidad, alrededor de las 17:00 horas, llegó a alcanzar 45 nudos de velocidad (Fuerza 9) según se registró en el Diario de navegación de la nave.

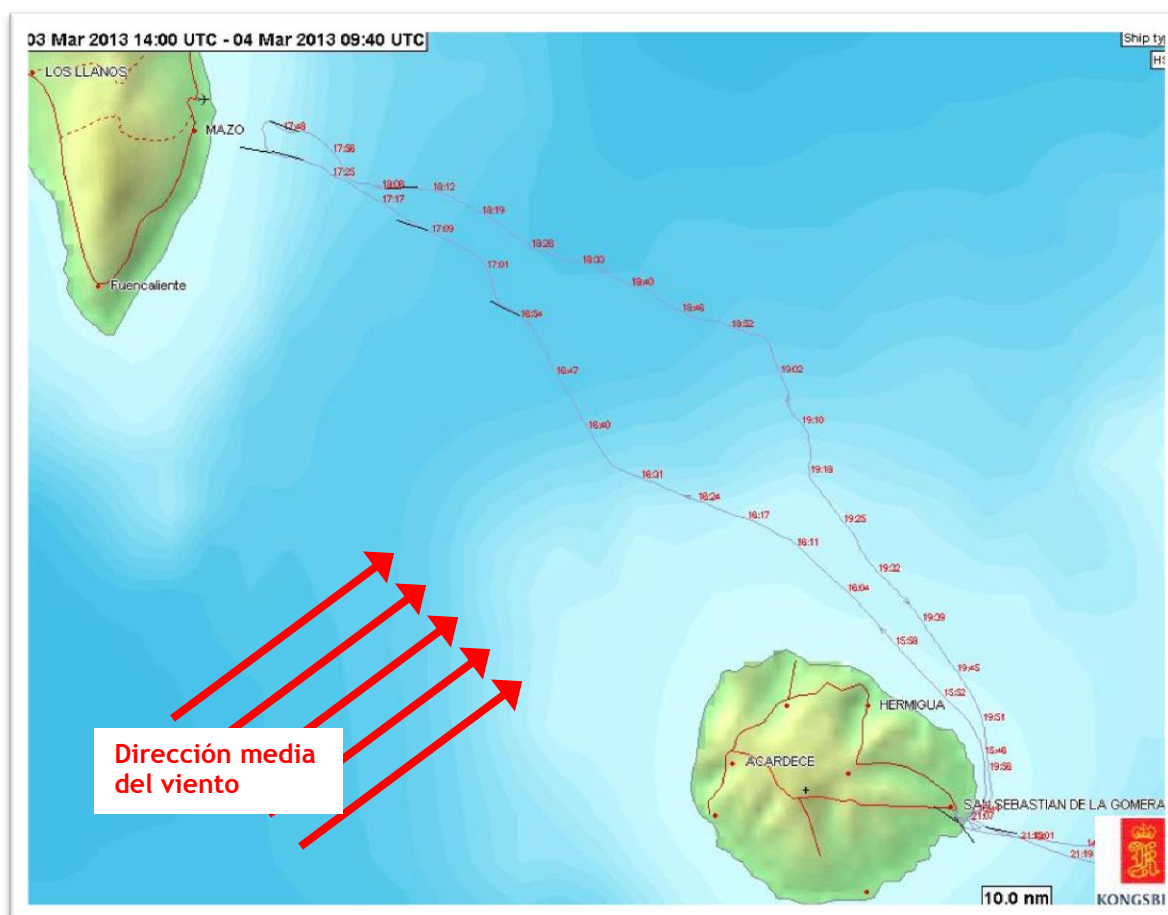


Figura 6. Detalle de la derrota seguida por la NGV BENCHIJIGUA EXPRESS entre la salida y llegada a San Sebastián de la Gomera, tras abortar su entrada en Santa Cruz de La Palma (la ruta San Sebastián de la Gomera - Santa Cruz es la del Sur), y dirección del viento.



Es conocido que ante condiciones adversas de mar y viento, especialmente de la mar, un buque puede verse obligado a moderar su velocidad y/o modificar su rumbo para aminorar los efectos provocados por los embates de las olas. Estos embates pueden producir daños a la par que reducir la eficacia de propulsión, aumentar el consumo, etc., llegando incluso a impedir el avance seguro del buque. En la Tabla 7 figuran los correspondientes datos.

Las declaraciones de los pasajeros, en las que se manifiesta que el buque sufría pantocazos y grandes balances, no vienen más que a confirmar que el buque estaba capeando un temporal, siendo que los pantocazos y grandes balances explican suficientemente las pérdidas de velocidad y cambios bruscos de rumbo.

De los datos de la Tabla 7 se desprende que el capitán efectuó una navegación adaptada a las circunstancias, para capear el temporal, conforme a las buenas prácticas y a lo establecido en el Permiso de explotación. No se han detectado evidencias que permitan afirmar que la nave se encontró con alturas de ola superiores a las que especifica su Permiso de explotación. Igualmente, según los datos del AIS, el buque no superó en ningún momento las velocidades límite consignadas en su Permiso de explotación.

Daños registrados y reclamaciones de los pasajeros

Daños registrados

No se registró ningún daño personal ni material, al buque o a su carga.

Reclamaciones de los pasajeros

La CIAIM ha solicitado a la compañía copias de las hojas de reclamaciones² presentadas a por los pasajeros en relación con el incidente objeto de este informe, para tratar de valorar:

1. Cuál era el riesgo percibido por estos pasajeros en concreto y el pasaje en general.
2. Aspectos que podrían ser mejorados en este tipo de transporte

Se presentaron ocho reclamaciones por vía de las hojas, de un total de 177 pasajeros que iban a bordo. Véase la Tabla 8.

Tabla 8. Reclamaciones presentadas ante la Cía. Fred Olsen por los pasajeros de la NGV BENCHIJIGUA EXPRESS afectados por las adversas condiciones meteorológicas del día 3 de marzo.

Reclamación nro.	Motivos de la reclamación (interpretación de lo escrito en la Hoja de Reclamaciones)	Comentarios relevantes de los pasajeros respecto a la seguridad del viaje
38-0456370	Reclamación por los derechos que podrían asistir al pasajero por la cancelación de su viaje.	Sin comentarios de este tenor.
38-0456371	Reclamación por los derechos que podrían asistir al pasajero por la cancelación de su viaje.	Sin comentarios de este tenor.
38-0045018	Preocupación por las circunstancias del viaje. Reclamación por los derechos que podrían	<i>“Bajo nuestro punto de vista el único error fue el de iniciar viaje ante las circunstancias meteorológicas previstas”.</i>

² Hojas de Reclamaciones normalizadas de la Dirección General de Comercio y Consumo del Gobierno de Canarias.



	asistir al pasajero por la cancelación de su viaje.	La actuación de la tripulación fue correcta.
38-0456372	<ul style="list-style-type: none">- Situación de nervios y estrés- <i>“Nos tuvieron en la mar con olas de 8 m de altura durante 10 horas y media”</i>.- Imprevisión de la compañía- Abandono de los pasajeros en el puerto de arribada.	<ul style="list-style-type: none">- El barco zarpó a La Palma conociendo la situación de alerta decretada por el Gobierno de Canarias.- Falta de información <i>“salvo dos comunicados con escasa información”</i> del capitán.
38-0456373	<ul style="list-style-type: none">- Inquietud por las circunstancias del viaje.- <i>“Nos tuvieron en la mar con olas de 8 m de altura durante 10 horas y media”</i>- Abandono de los pasajeros en el puerto de arribada.- Reclamación por los derechos que podrían asistir al pasajero por la cancelación de su viaje	<ul style="list-style-type: none">- El barco zarpó a La Palma conociendo la situación de emergencia decretada por el Gobierno de Canarias.- Falta de información <i>“salvo dos comunicados con escasa información”</i> del capitán.
38-0456374	<ul style="list-style-type: none">- Inquietud por las circunstancias del viaje.- <i>“Nos tuvieron en la mar con olas de 8 m de altura durante 10 horas y media”</i>- Imprevisión de la compañía- Abandono de los pasajeros en el puerto de arribada	<ul style="list-style-type: none">- El barco zarpó a La Palma conociendo la situación de alerta decretada por el Gobierno de Canarias.- Falta de información <i>“salvo dos comunicados con escasa información”</i> del capitán.- <i>“Si el capitán no hubiese decidido zarpar no hubiésemos pasado tantos malos momentos”</i>
38-0456375	Reclamación por los derechos que podrían asistir al pasajero por la cancelación de su viaje.	Sin comentarios de este tenor.
38-0456397	- Reclamación por los derechos que podrían asistir al pasajero por la cancelación de su viaje	Sin comentarios de este tenor.

De las ocho reclamaciones, la mitad eran por compensación de los gastos provocados por el cambio de destino. Las otras cuatro personas efectivamente percibieron peligro en la navegación realizada.

La CIAIM desconoce si este tipo de reclamaciones son habituales y, por tanto, si se pueden considerar representativas. Sin otra información, y atendiendo solo al número de reclamaciones presentadas, la CIAIM entiende que su representatividad respecto de la opinión de todos los pasajeros es baja.

Aunque se trata de la opinión de solo dos pasajeros, se considera también interesante para el análisis los siguientes comentarios: en la reclamación 38-0045018, se opina que *“el único error fue el de iniciar viaje ante las circunstancias meteorológicas previstas”*, y en la reclamación 38-0456374 que *“si el capitán no hubiese decidido zarpar no hubiésemos pasado tantos malos momentos”*.



Registros de los eventos y acciones emprendidas por la compañía

Procedimientos seguidos a bordo

La compañía ha establecido en su Sistema de Gestión de la Seguridad (SGS) un procedimiento de “Navegación con mal tiempo” (documento P260-OE-06), en el que en su apartado 3, sobre “referencias” no se cita específicamente el Permiso de explotación extendido al buque ni los requisitos que en él se determinan.

El día 1 de marzo de 2013, a las 17:05 horas, la compañía activó el procedimiento de “operativa por mal tiempo desde las 00:00 horas del domingo 03 de marzo hasta las 24:00 horas del martes 05 de marzo”, basados en una previsión de AEMET para aguas costeras a dos días, que era más favorable de la que se emitiría 24 horas después y es la que se muestra en la Figura 4. Según esta previsión del 1 de marzo, se esperaba para la tarde del día 3 en aguas costeras de La Palma “marejadilla a marejada aumentando a fuerte marejada con algún área de mar gruesa por la tarde afectando principalmente al sur, oeste y norte”.

La operativa en cuestión se refiere a instruir a la flota en cuanto a la estiba de carga y vehículos, y su seguridad.

Por otra parte, ante el hecho de que el buque no pudo atracar en el puerto de Santa Cruz de La Palma y tampoco pudo operar en el puerto de San Sebastián de la Gomera, el capitán de la NGV BENCHIJIGUA EXPRESS utilizó los mecanismos que le ofrecía el SGS para poner en conocimiento de la alta dirección de su compañía y dejar constancia en su SGS de los incidentes referidos. A tal fin efectuó según su sistema una “comunicación del SGS” por “interrupción del servicio por mal tiempo y resaca en los puertos”; también abrió una no-conformidad (la 04/13) por “resaca en el interior de los puertos”. La no-conformidad fue cerrada al dirigirse el buque a Santa Cruz de Tenerife, atracar y proceder a realizar operaciones de desembarque.

Procedimiento de anulación de viaje o interrupción de servicios.

Según el SGS de la compañía se ha identificado a dos altos directivos de la empresa como personas responsables de anular ó retrasar un viaje de esta nave. La decisión se formalizaría por escrito siempre que se pudiera.

No obstante, según el mismo procedimiento, ello no supone ningún menoscabo con respecto a la capacidad del capitán de anular o retrasar el viaje por condiciones meteorológicas adversas. Esta circunstancia debe ser comunicada de manera inmediata a la empresa.

La compañía, por otra parte, en aplicación del artículo 5.2 del Código Internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación (Código IGS) ha establecido en su SGS que compete primordialmente 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.

No existe ningún procedimiento escrito que ayude a la Alta Dirección o al capitán en la toma de una decisión de este tipo.

Procedimiento de cierre del puerto de Santa Cruz de La Palma. Consideraciones de la Autoridad Portuaria.

A las 17:45 horas el Director de la Autoridad Portuaria decretó el cierre del puerto de Santa Cruz de la Palma a propuesta del Capitán Marítimo. Previamente, entre las 15:00 y las 16:20 horas, el buque ferry de pasaje VOLCÁN DE TABURIENTE pudo hacer escala en el puerto, en el que se registraban vientos del SSW de entre 35 y 40 nudos.



En el puerto de La Palma existe un Jefe de Zona de la Autoridad Portuaria el cual valora con el Práctico de Guardia y el Jefe de Distrito de la Capitanía Marítima de Santa Cruz de Tenerife en La Palma, las condiciones meteorológicas en ese momento y las previsiones tanto meteorológicas como de tráfico portuario estimado. Esta información es trasladada al Jefe de Explotación de la Autoridad Portuaria quien contacta con el capitán Marítimo para evaluar la situación. En ese momento y en base a los datos que se le facilitan al capitán Marítimo, este realiza la propuesta de cierre del puerto al Jefe de Explotación de la Autoridad Portuaria. Este da traslado de la propuesta al Director de la Autoridad Portuaria el cual en su caso decreta el cierre del puerto. Esta decisión es comunicada nuevamente al capitán Marítimo quien comunica al Centro de Salvamento tal decisión a los efectos de dar el aviso correspondiente.

A las 17:40 horas del día 3 el capitán de la NGV BENCHIJIGUA EXPRESS llamó al Control de Tráfico Portuario del puerto de La Palma indicando que se encontraba a tres millas del puerto. En ese momento se encontraban en el puerto tanto el Jefe de Zona de la Autoridad Portuaria como el Práctico de guardia y en comunicaciones telefónicas con el Jefe de Distrito de la Capitanía Marítima de Santa Cruz de Tenerife en La Palma, observando que las ráfagas de viento del SW alcanzaban una velocidad variable entre los 45 y los 50 nudos y llovía intensamente con una visibilidad muy baja. Ante esta situación el Práctico comunicó al capitán que el puerto no estaba en condiciones para efectuar la maniobra de entrada y que se mantuviera a la escucha para irle informando de la evolución de las condiciones meteorológicas. Pocos instantes después, sobre la base del procedimiento antes indicado, el Jefe de Zona comunicó el cierre del Puerto de Santa Cruz de la Palma a las 17:45 horas

La Autoridad Portuaria contaba con la información meteorológica generada por AEMET y con los avisos, alertas y declaraciones transmitidos por la Subdirección General de Seguridad y Emergencias del Gobierno de Canarias. Dicha información fue recibida por los servicios portuarios técnico-náuticos: la Corporación de Prácticos, los amarradores y el remolcador BOLUDA DON BLAS del puerto de Santa Cruz de La Palma.

El día 3 de marzo no fue el Puerto de Santa Cruz de La Palma el único en ser cerrado en la provincia marítima de Tenerife. Se cerró igualmente el puerto deportivo de Los Gigantes, situado en la costa noroeste de la isla de Tenerife.

Consideraciones finales

- a) Del estudio de los datos disponibles se concluye que la NGV BENCHIJIGUA EXPRESS experimentó dos tipos de dificultades con motivo de las condiciones meteorológicas adversas que se produjeron el día 3 de marzo de 2013:
 1. Dificultades propias de navegar en un temporal, que un buque está preparado normalmente para superar con seguridad. En una nave de gran velocidad la navegación en un temporal no implica riesgos si no se sobrepasan las limitaciones operacionales establecidas en su Permiso de Explotación. No existen evidencias que permitan afirmar que se sobrepasaron, aunque el buque navegó en condiciones operacionales cercanas a los límites.
 2. Imposibilidad de realizar las operaciones portuarias necesarias para su normal operación, debido a las adversas condiciones meteorológicas. La situación derivó en el cierre, prácticamente inmediato, del puerto de Sta Cruz de La Palma, justo cuando el buque debería efectuar su entrada, la imposibilidad posterior de realizar el desembarque en San Sebastián de la Gomera y la instrucción recibida por la compañía, dada las condiciones de mar y viento, de dirigirse al puerto de Santa Cruz de Tenerife. Todas estas circunstancias supusieron para los pasajeros sufrir los efectos propios de los grandes balances y cabeceos del buque, además



del incumplimiento de su contrato de transporte suscrito con la empresa, pero desde el punto de vista de la seguridad el proceder fue correcto.

- b) Las predicciones meteorológicas de AEMET ya avisaban el día 2 que se podían producir en alta mar olas de entre 4 y 6 metros durante el día 3. La indeterminación de la altura de ola impide establecer taxativamente si la nave debió hacerse a la mar o no, siendo competencia del capitán tomar esta decisión, como así fue.
- c) Las predicciones de viento en las zonas marítimas costeras fueron más favorables que las condiciones que se registraron en la realidad.
- d) El capitán no podía, por tanto, prever dichas condiciones con antelación. Baste como ejemplo que las autoridades decretaron el nivel de emergencia en la Isla de La Palma a las 14:51h con carácter prácticamente inmediato, cuando la nave había partido ya a las 14:28 horas con destino a esta Isla. Es difícil para el capitán de un buque prever si las condiciones del puerto de destino se van a volver inseguras antes de proceder al viaje desde el puerto de salida.
- e) Cuando la nave se encontró con condiciones adversas próximas a las toleradas por el Permiso de Explotación, (véase anotación realizada en el Diario de navegación, Tabla 5, de una intensidad de viento de 45 nudos a las 17:00 horas, prácticamente coincidente con el límite operacional de 46 nudos establecido en el Permiso de Explotación de la nave) no pudo entrar en el puerto, por encontrarse cerrado.
- f) Una vez en la mar, y con el temporal desatado, el capitán de la nave solo tenía dos opciones: esperar navegando a que mejoraran las condiciones meteorológicas, ya que les era imposible entrar en el puerto programado, o cambiar destino a un puerto más abrigado. Ambas opciones suponían una extensión del viaje en condiciones meteorológicas adversas y, por tanto, generar malestar y preocupación en los pasajeros.
- g) Del estudio de los datos no se desprende que la nave estuviera en un riesgo especial en ningún momento ya que la navegación que realizó el capitán fue adaptada a las circunstancias y conforme a los procedimientos y buenas prácticas. De haber mantenido rumbos y/o velocidades inadecuadas es probable que se hubieran producido averías en el casco, los equipos o en la carga del buque. No se produjo avería alguna ni movimientos indeseados de la carga.
- h) Las condiciones reinantes limitaron en mayor grado la operatividad de los puertos que la operatividad del buque. El resultado fue que el pasaje de la NGV BENCHIJIGUA EXPRESS se encontró encerrado en la nave, bajo condiciones meteorológicas adversas, durante más de ocho horas. Ello pudo hacer temer a algunos pasajeros que en algún momento estaba en juego su seguridad.
- i) Desde un punto de vista técnico las decisiones que se tomaron ese día (cierre de puerto, navegación, cambio de puerto, etc.) fueron las correctas para salvaguardar la seguridad del buque y pasaje una vez que el buque se encontraba en la mar sufriendo un temporal. No obstante, cabe pensar que pudiera existir un problema de gestión ya que, en este caso, la decisión más adecuada podría haber sido suspender las operaciones con antelación a que se desatara el temporal y no solo cuando las dificultades se hubieran presentado.
- j) Un buque afectado por un temporal no está en una situación anormal. Si el buque está bien manejado y mantenido por su tripulación y se cumplen los procedimientos estable-



cidos al efecto, las consecuencias para la tripulación y la carga resultan ser mínimas o inexistentes, como es el caso.

- k) En un temporal, en general, el mejor emplazamiento para un buque puede ser navegando en mar abierta en lugar de estar atracado en un puerto poco protegido y con mucha agitación en sus aguas. El capitán, en esas condiciones es quien mejor puede valorar la situación y decidir salir a la mar o permanecer atracado.
- l) Los avisos, declaraciones y recomendaciones emitidos por la Dirección General de Seguridad y Emergencias del Gobierno de Canarias no incluyen al sistema de transporte interinsular de Canarias. En concreto, el tráfico regular entre islas operado con naves de gran velocidad y convencionales son también susceptibles de verse afectados por fenómenos costeros adversos por las características de los puertos donde operan y las especiales circunstancias meteorológicas que afectan a cada isla.
- m) Dada la cantidad de gestores implicados: la nave, la compañía, el Puerto y sus servicios, etc. así como intereses afectados (público, mercancías, turismo, competencia entre compañías, etc.) podría ser necesario considerar adoptar un sistema por el que una autoridad pudiera decretar con antelación el cierre de puertos para un tráfico concreto o general y, en especial, el realizado con naves de gran velocidad.
- n) La tripulación en general, y en especial el personal al cargo de la atención al pasaje, deben poder ofrecer información clara, precisa y continua a los pasajeros embarcados en estos casos ya que la experiencia de embarcarse con mal tiempo puede ser traumática y aumentar la percepción de peligro de los pasajeros.

Conclusiones

1. El buque BENCHIJIGUA EXPRESS no estuvo sujeto a riesgos inaceptables durante las navegaciones que efectuó el día 3 de marzo de 2013.
2. La tripulación del buque BENCHIJIGUA EXPRESS tomó las decisiones adecuadas desde el punto de vista de la seguridad de la navegación.
3. Las dificultades en que se encontró el buque a partir de su salida del puerto de San Sebastián de la Gomera se debieron a que:
 - a. Las limitaciones para operar en el puerto de Santa Cruz de la Palma resultaron ser inferiores a las limitaciones del buque para navegar. Como consecuencia de ello, el buque se encontró en unas condiciones meteorológicas cercanas a sus condiciones límite sin poder acceder al puerto.
 - b. No se previó el cierre del puerto de Santa Cruz de la Palma con antelación suficiente para que el capitán del buque BENCHIJIGUA EXPRESS pudiera suspender el servicio.

* * *



RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

A las Autoridades Portuarias de Canarias:

1. Que adopten procedimientos documentados, en coordinación con la Dirección General de Seguridad y Emergencias de Canarias, sobre el cierre de puertos de su ámbito de competencia en general, y sobre los tráficos interinsulares de pasajeros en particular, cuando las predicciones meteorológicas desfavorables junto con la experiencia acumulada sobre la incidencia de dichas predicciones en cada puerto hagan aconsejable el cierre total o parcial del puerto. Estos procedimientos deberían tener en cuenta el tipo de buques en estos tráficos, sus horarios y sus limitaciones operacionales. Los procedimientos deberían prever el cierre con la suficiente antelación para que se pueda informar a las compañías navieras de manera que estos buques no se hagan a la mar sin tener una previsión clara del cierre de sus puertos de destino.

A la compañía armadora:

2. Que mejore los aspectos referidos a la información transmitida al pasaje cuando se espera mal tiempo durante el viaje.
3. Que incluya en el procedimiento de cancelación de viaje del SGS de la Compañía, como referencia principal, el Permiso de Explotación aprobado de la nave. Sería conveniente incluir asimismo alguna herramienta de ayuda a la toma de una decisión de este tipo.

* * *