



Informe técnico S-17/2012

Investigación de la colisión del buque BESIKTAS PERA contra el muelle, durante la maniobra de atraque en el puerto de Valencia, el 22 de octubre de 2011

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 accidentes puede derivar en conclusiones e interpretaciones erróneas.



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.



Figura 1. Localización del accidente

Cronología de los hechos

El 22 de octubre de 2011, a las 21:40 horas, el buque BESIKTAS PERA se dispuso a atracar en el Muelle Norte del puerto de Valencia, tras haber prestado un servicio de suministro de combustible a otro buque.

En el puente de gobierno se encontraban el capitán, el práctico, el primer oficial de cubierta y un marinero, así como el relevo del capitán que estaba embarcado en periodo de familiarización con el buque. Como era práctica habitual en este buque, el capitán manejaba personalmente los mandos de control de los sistemas de gobierno y propulsión del buque.

Cuando recibieron la orden, los tripulantes que estaban en la popa trataron de dar el primer cabo de amarre con la ayuda de una sisga, pero no lo consiguieron ya que la piña de la sisga no alcanzó el muelle y cayó al agua. El tercer oficial de cubierta informó de ello al puente y seguidamente advirtió que el buque comenzaba a coger arrancada avante.

El capitán aseguró que había dado una palada avante pero que la excesiva arrancada no estaba justificada porque no había sobrepasado la posición de avante media en el control de la máquina. Siguiendo la recomendación del práctico, el capitán dio máquina atrás poca, luego atrás media y finalmente atrás toda, pero no lograron neutralizar la arrancada avante del buque. El capitán y el práctico observaron que el mando del telégrafo de órdenes a la máquina se encontraba en la posición correcta y se repitió la orden. También observaron que el indicador de revoluciones del motor era inestable y que la velocidad del buque aumentaba considerablemente, por lo que el capitán llamó a la sala de control de la cámara de máquinas para informar de lo que estaba sucediendo y seguidamente ordenó fondear las dos anclas, de las cuales sólo salió la de babor. Asimismo, el práctico estableció contacto con los remolcadores y solicitó su asistencia inmediata porque *“la máquina estaba fuera de control actuando avante toda”*.

Cuando la colisión pareció inevitable contra el Muelle de Llovera, el capitán maniobró con el timón y la hélice de proa para conseguir que el buque impactara perpendicularmente con el muelle y que el bulbo absorbiera la energía del impacto, lo que tuvo lugar a las 21:46 horas.

El capitán y el práctico declararon que tras la colisión, la máquina del buque continuó funcionando con marcha avante durante no menos de un minuto antes de que pudiese ser parada pese a que el mando del telégrafo de órdenes a la máquina se encontraba en la posición de máquina atrás toda.

Tras poner el accidente en conocimiento del Centro de Coordinación de Emergencias del puerto de Valencia, a las 22:05 horas se hicieron firmes tres remolcadores que trasladaron al buque hasta el Muelle Norte, en donde quedó atracado a las 22:30 horas.

INFORME TÉCNICO S-17/2012

Investigación de la colisión del buque BESIKTAS PERA contra el muelle, durante la maniobra de atraque en el puerto de Valencia, el 22 de octubre de 2011

3



A consecuencia del impacto, el buque BESIKTAS PERA sufrió daños en el bulbo que no afectaron ni a la integridad ni a la estanqueidad del tanque de lastre del pique de proa. Los daños no afectaron a los tanques de carga y no se produjo contaminación.

Durante los días posteriores al accidente, los sistemas de gobierno y propulsión del buque fueron revisados por la sociedad de clasificación Bureau Veritas y una empresa de mantenimiento sin que se detectase ningún fallo en los mismos. Poco tiempo después el buque BESIKTAS PERA fue reemplazado por otro buque para el servicio de suministro de combustible en el puerto de Valencia.

* * *



DATOS OBJETIVOS

Datos del buque

El BESIKTAS PERA es un buque tanque con bandera de Malta, construido en el año 2009, que está dedicado al transporte de productos petrolíferos y químicos. Desde el día 22 de agosto de 2011, prestaba el servicio de suministro de combustibles y lubricantes en los puertos de Valencia y Sagunto.

Entre las características principales del buque caben destacar las siguientes: una eslora total de 98,71 m, una manga de 14,1 m, un puntal de 7,2 m, un calado máximo de 5,8 m, un arqueo bruto (GT) de 2.974, un desplazamiento de 5.979 t y un peso muerto de 4.121 t.

El equipo propulsor está configurado por un motor de 1.710 kW de potencia que acciona una hélice dextrógira de paso controlable y otro de 350 kW que acciona una hélice transversal en proa. Además, tiene tres generadores auxiliares de 365 kW cada uno.

El buque está clasificado por la sociedad Bureau Veritas, sociedad que forma parte de IACS (International Association of Classification Societies) y que ha sido reconocida por la Unión Europea.

En el momento del accidente todos los certificados del buque estaban en vigor.



Figura 2. Buque BESIKTAS PERA

El buque es propiedad de la compañía KAS TANKER CO LTD, mientras que la explotación comercial y las obligaciones y responsabilidades estipuladas en el Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS) están asumidas por la compañía BESIKTAS LIKID TASIMACILIK.



La tripulación

La tripulación del buque estaba compuesta por quince miembros de diversas nacionalidades: el capitán y su relevo eran españoles, los oficiales de cubierta y máquinas eran turcos, y los subalternos eran turcos y rumanos. El idioma de trabajo en el buque era el inglés.

Todos los miembros de la tripulación del buque contaban con las titulaciones profesionales y los certificados de especialidad necesarios para el desempeño de sus funciones.

Información meteorológica

Las condiciones meteorológicas y marítimas en el momento y lugar del accidente eran de viento flojo del SE de fuerza 3 en la escala de Beaufort (7 a 10 nudos), buena visibilidad y mar rizada.

* * *



ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

Para el análisis de las circunstancias del accidente se han tenido en cuenta los informes realizados por la Capitanía Marítima de Valencia, por la compañía BESIKTAS LIKID TASIMACILIK y por el práctico que iba embarcado.

Tanto en las declaraciones realizadas por el capitán del buque como en las del práctico existe una concordancia de pareceres en cuanto a que durante la maniobra se produjo un fallo en el sistema de control de la máquina, ya que el buque cogió una arrancada avante excesiva para la orden que se había dado al sistema de control de la máquina, arrancada que se mantuvo invariable cuando se cambió la orden por la de máquina atrás.

Por otra parte, el jefe de máquinas manifestó que desde el puente se había dado máquina avante toda para posteriormente dar máquina atrás toda. La primera de las órdenes provocó la sobrecarga del motor propulsor y la aparición de vibraciones en el turbocompresor. Al dar la orden para invertir el sentido de la marcha, las revoluciones del motor disminuyeron rápidamente, la presión de aceite bajó y la bomba de reserva se puso en funcionamiento hasta que la presión volvió a su nivel normal de trabajo. Cuando el buque impactó contra el muelle las revoluciones del motor disminuyeron aún más, provocando que se activara, entre otras, la alarma de fallo de control del paso de la hélice.

Considerando la existencia de contradicciones en las declaraciones de los testigos respecto a las órdenes transmitidas a la máquina desde el puente y las apreciadas en el repetidor del control de la máquina, y careciendo de más elementos para el análisis, esta Comisión no ha podido concluir si el accidente se produjo como consecuencia de un error del capitán del buque durante la ejecución de la maniobra de atraque o a un fallo técnico del sistema de transmisión de órdenes a la máquina.

* * *



RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

Esta Comisión, a la vista de las conclusiones alcanzadas, no formula recomendaciones de seguridad que puedan contribuir a que este tipo de accidentes no se vuelva a repetir.

* * *