



MINISTERIO
DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE
INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTES

DIRECCION GENERAL DE LA MARINA MERCANTE

Capitanía Marítima en Algeciras

Autoridad Portuaria de la
Bahía de Algeciras
Registro General

Entrada

Nº. 2017001006801

18/10/2017 13:51:38

Asunto.: **INFORME BUQUE "PANAGIA PAROU"**

De acuerdo con la petición verbal de la Autoridad Portuaria (Subdirección de Explotación), adjunto se remite informe sobre el estado del buque "PANAGIA PAROU".

Algeciras a 18 de octubre de 2017

EL CAPITÁN MARÍTIMO,



Julio Berzosa Navazo



D.G.M.M

ALGECIRAS N Reg:9630
Nº Doc:201732013108 F Reg: 18/10/2017 12:59
Nº Exp: 201732006508 Dest: 768/000



SR. DIRECTOR DE LA AUTORIDAD
PORTUARIA BAHÍA DE ALGECIRAS

Avda. Hispanidad s/n
11.207 ALGECIRAS (Cádiz)
Teléfono 956.60.41.51
Fax 956.60.58.89



MINISTERIO
DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE
INFRAESTRUCTURAS,
TRANSPORTE Y VIVIENDA
SECRETARÍA GENERAL
DE TRANSPORTE
DIRECCIÓN GENERAL
DE LA MARINA MERCANTE

CAPITANÍA MARÍTIMA DE ALGECIRAS

INFORME

S/REF.
N/REF.
FECHA 17/10/2017
ASUNTO INSPECCIÓN REFLOTE PANAGIA PAROU
ATENCIÓN Capitán marítimo



D.G.M.M

ALGECIRAS

N Reg:9615

Nº Doc: 201732013083 F Reg: 18/10/2017 11:38

Nº Exp: 20173206508

Dest: 320/D51



1) Objeto

Se realiza el siguiente informe para establecer las condiciones del buque "PANAGIA PAROU" tras los trabajos de reflote del mismo. A estos efectos se realiza un reconocimiento a bordo por parte del Servicio de Inspección de la Capitanía Marítima de Algeciras en la mañana del día 17 de Octubre de 2017.

Durante la inspección, se recibe la asistencia de la empresa encargada del reflote (Ardentia Marine).

2) Reconocimiento

Se lleva a cabo una inspección minuciosa del buque, prestando especial atención a las condiciones de estanqueidad, estabilidad y amarre.

• Estanqueidad

De acuerdo a la información recibida por parte del personal de asistencia se informa de que todas las válvulas manuales han sido cerradas. Aquéllas válvulas operadas eléctrica o neumáticamente han sido taponadas desde el exterior con tapones de madera y espuma de poliuretano. Idéntico procedimiento se ha seguido para descargas y pequeñas aberturas del casco. La información recibida es que todas las tomas de mar han sido selladas de este modo.

Las exhaustaciones de motores principales (espejo popa), en las que se encontró una vía de agua hacia el interior, han sido selladas con balones de aire (dos por cada conducto de exhaustación).

De acuerdo a la información recibida, se ha encontrado, en el fondo del buque, una zona de medidas aproximadas 2 x 1m con picaduras en forma de agujeros por los que se filtraba agua. A este respecto, se nos informa de que se ha aplicado madera recubierta con masilla de epoxi por el exterior para solventarlo. No se aprecia, en el momento de la inspección, entrada alguna de agua. El área afectada se encuentra aproximadamente en la cámara de máquinas bajo los cuadros eléctricos.

Las sentinas de cámara de máquinas no están completamente secas, presentando un remanente oleoso que, de unos 30cm en algunas zonas. De acuerdo a la información recibida las bombas disponibles no son capaces de desalojar este remanente debido al tamaño de las mismas. Deberá tenerse en cuenta en caso de achique de emergencia.

CORREO ELECTRÓNICO:
vmorante@fomento.es
jaasotomayor@fomento.es

Avda. de la Hispanidad,
S/N
11207 Algeciras (Cádiz)
Tel: 956 602 332
Fax: 956 605 889



En el momento de la inspección, están dispuestas dos bombas eléctricas sumergibles, una situada en cámara de los jets y otra en la cámara de máquinas, con capacidad aproximada de $60\text{m}^3/\text{h}$. De acuerdo a la información recibida existe toma de corriente disponible en el muelle para el accionamiento de dichas bombas. Las bombas permanecerán a bordo una vez finalizados los trabajos de reflote. En caso de utilizarse estas bombas por posible inundación, habrá de tenerse en cuenta que la sentina presenta restos oleosos.

El funcionamiento de las bombas no es automático por lo que se requeriría atención permanente y, al mismo tiempo, no es posible asegurar el achique efectivo de los compartimentos mencionados.

Se recomienda el cierre de todas las puertas estancas del buque. Si bien, no se puede asegurar la estanqueidad entre los diversos compartimentos, al menos, impedirá, en cierta medida, la rápida inundación progresiva de los mismos y, por tanto, el hundimiento.

- **Estabilidad**

En el momento de la inspección el buque presenta una escora permanente de 5 grados a babor aproximadamente, estando, al mismo tiempo, aproado. Se toman calados (marcas) en el costado de estribor, presentando los siguientes valores:

$$T_{\text{popa}}: 2,30\text{m}; T_{\text{med}}: 2,35\text{m}; T_{\text{proa}}: 2,70\text{m}$$

La escora del buque ha sido justificada por la posición en la que el buque quedó tras su hundimiento; al quedar tendido sobre el costado de babor, todos los elementos no fijos del interior del buque se alojaron en dicho costado. Al reflotarlo, estos elementos han quedado depositados en tal costado, estableciéndose un momento escorante permanente. Adicionalmente, y por el mismo motivo, el costado de babor, presenta una cantidad considerable de lodo con el mismo efecto anterior.

En referencia al estudio de estabilidad aportado, habrá de tenerse en cuenta que se ha estudiado para la condición de buque intacto, esto es, con condiciones de estanqueidad originales. Actualmente el buque no posee tal grado de estanquidad, pudiendo existir aberturas por las que pueda darse una inundación progresiva que hagan inválido el estudio de estabilidad. En este sentido se recomienda cerrar todas las puertas estancas y pasos de hombre del buque.

Se espera que, en las próximas semanas, se den condiciones climatológicas adversas que pudieran afectar negativamente el estado del equilibrio del buque, más aún, teniendo en cuenta la escora permanente que ya presenta así como su superficie vélica.

- **Amarre**

Inspeccionados los cabos, se considera que el amarre del buque es precario e insuficiente por varios motivos:

La utilización de cabos de distinta mena (grosor) no es aconsejable.

Las vueltas dadas a las bitas no están debidamente realizadas en las maniobras del buque y se dan vueltas a las bitas del muelle, en vez de encapillarlas sobre sus respectivas gazas.

Insuficiencia de cabos. Se deberían de reforzar los cabos en proa y en popa para evitar la posible deriva por la rotura de cabos en caso de temporal o por fricción (desgaste) en sus gateras.

Existencia de cabos con costuras, sin protecciones en sus gazas.

3) Contaminación

Se observa la disposición de medidas preventivas contra la contaminación del medio marino, como la colocación de barreras anticontaminación a lo largo del perímetro del buque y la presencia de skimmers.

Asimismo, se observa que, entre el costado de babor del buque y la barrera anticontaminación existe una coloración de la superficie del mar característica de contaminación de combustible (ver fotografías). Será necesario que, antes de retirar las mencionadas barreas se proceda a la limpieza de dichas zonas.

No ha sido posible establecer la procedencia de las manchas.

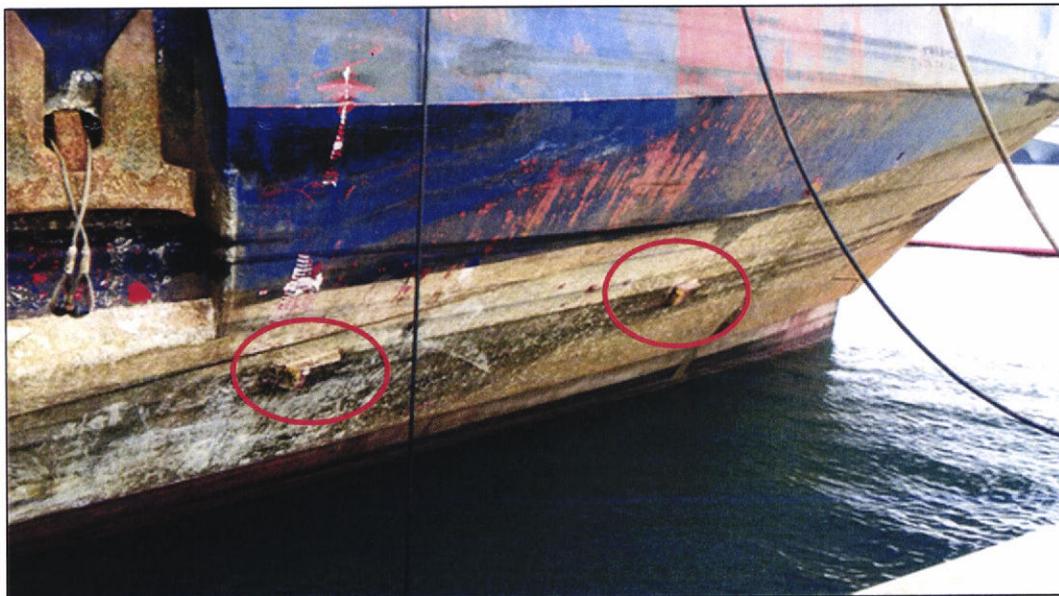
4) Conclusiones:

No es posible, por parte de los inspectores firmantes, establecer que las condiciones actuales del buque garanticen por un periodo prolongado la correcta y necesaria estanqueidad que impida su posterior hundimiento. Se considera que las medidas adoptadas a estos efectos, han tenido como finalidad sólo el reflote del buque y, en ningún caso, su mantenimiento a flote.

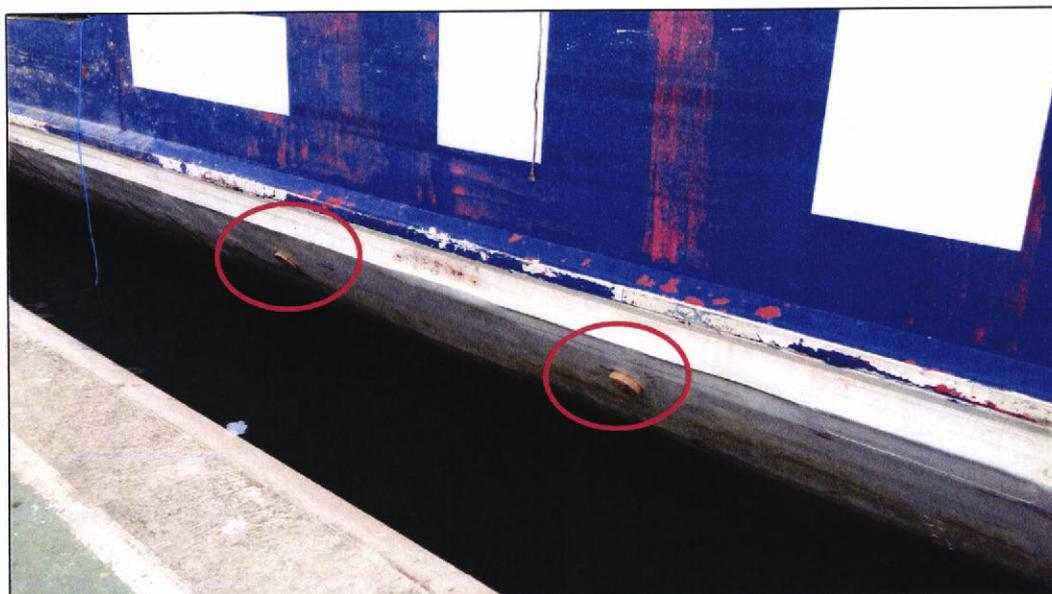
Considerando, además, que el buque ha permanecido a flote durante un periodo de tiempo prolongado y que, durante el mismo, no se ha llevado a cabo un reconocimiento en seco de su casco, no es posible asegurar la correcta condición estructural del buque.

Dicho lo anterior, aconsejamos sacar el buque del agua con la mayor premura posible para evitar su posterior hundimiento y posible contaminación del medio marino.

5) Fotografías



Tapones de madera y espuma de poliuretano en aberturas



Tapones de madera (costado estribor)



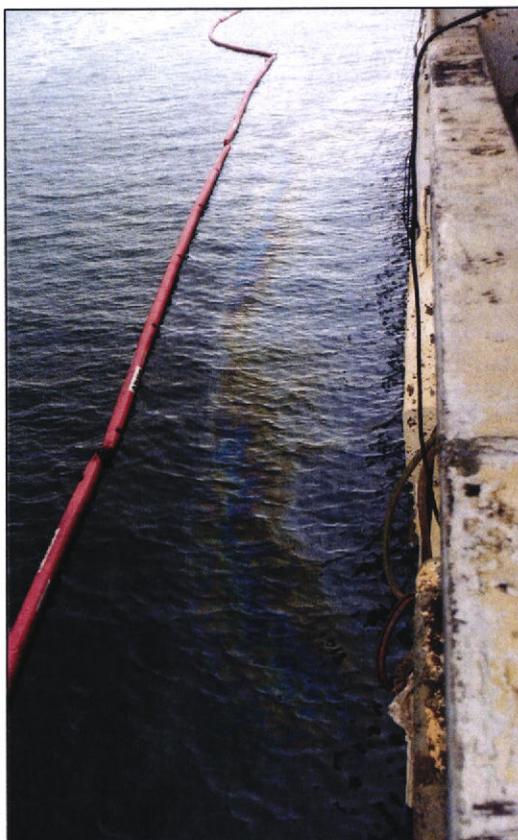
Escora permanente del buque hacia babor / Lodo amura babor



Golpe zona popa / tapones de madera



Amarre deficiente



Contaminación superficie costado de babor entre barrera y costado



Los Inspectores de Seguridad Marítima

Jaime Aguado Álvarez de Sotomayor
Víctor Morante Fernández