

INFORME CIAIM-03/2015

Embarrancada del buque CITADEL en el río Guadalquivir, en condiciones de visibilidad reducida, el 11 de enero de 2014

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 único objetivo de la CIAIM al investigar accidentes e incidentes marítimos es la prevención de futuros accidentes mediante la determinación de las causas y circunstancias que produjeron los sucesos investigados.

El presente informe no se ha escrito con intención de que tenga valor alguno en litigios ante órganos judiciales y no persigue la evaluación de responsabilidades, ni la determinación de culpabilidades.

El uso que se haga de este informe para cualquier propósito distinto al de la prevención de futuros accidentes puede conducir a conclusiones e interpretaciones erróneas.



Figura 1. Buque mercante CITADEL



Figura 2. Zona del accidente

1. SÍNTESIS

La noche del día 11 de enero de 2014 el buque mercante (B/M) CITADEL se encontraba navegando con práctico a bordo por el río Guadalquivir, con niebla y visibilidad reducida, con destino Sevilla. El buque estaba cargado con 5350 t a granel de fertilizante conteniendo nitrato amónico.

Cuando el buque se encontraba pasando por la curva de La Esparraguera, cayendo paulatinamente a babor, el práctico, quien se encontraba al timón gobernando el buque, divisó dos luces próximas por babor moviéndose hacia el buque. Entonces, interpretó que había riesgo de colisión con las embarcaciones portadoras de estas luces y metió timón a estribor, parando entonces la caída a babor del buque y haciendo que este se saliera del canal navegable y embarrancara.

El buque quedó embarrancado a las 23:20 horas en el "Canal de Navegación Eurovía Guadalquivir E-60-02"¹ a la altura del Cabo Arenilla, ribera gaditana Este, en posición 36°53,433´N 006°14,909´W.

Tras comprobar que el casco estaba intacto, se intentó en los días posteriores liberar el buque sin éxito. El buque estuvo embarrancado hasta el día 19 de enero, en que pudo ser reflotado sin que se produjeran más daños. No hubo contaminación.

1.1. Investigación

La CIAIM recibió la notificación del suceso el día 13 de enero de 2014. 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 18 de febrero de 2015 y, tras su posterior aprobación, fue publicado en junio de 2015.

¹ Denominación oficial del tramo navegable del río Guadalquivir entre su desembocadura y el puerto de Sevilla.

INFORME CIAIM-03/2015

Embarrancada del buque CITADEL en el río Guadalquivir, en condiciones de visibilidad reducida, el 11 de enero de 2014

Se han obtenido y estudiado los registros del RDT² relacionados con este suceso, incluyendo las comunicaciones habidas en el interior del puente del B/M CITADEL.

Se ha entrevistado al equipo de puente³ que se encontraba al cargo de la navegación en el momento del accidente.

Se ha obtenido información de los siguientes organismos y entidades:

- Agencia Estatal de Meteorología.
- Capitanía Marítima de Sevilla.
- Autoridad Portuaria de Sevilla.
- Corporación de Prácticos de Sevilla.
- Informe de investigación, relativo al caso producido por la Compañía del buque, FLAGSHIP MANAGEMENT COMPANY B.V., así como diversa documentación que respaldaba las actuaciones acometidas por la Compañía a consecuencia del accidente, como actas de su Comité de Seguridad, informe de no-conformidad, etc.
- Informe "In-water survey <CITADEL>", elaborado por la empresa de trabajos subacuáticos DIVERSHIP, S.L.

La zona del río donde aconteció el accidente así como el buque y su tripulación fueron objeto de una visita de un investigador de la CIAIM pocos días después del accidente.

Otro investigador de la CIAIM se desplazó al río Guadalquivir en Noviembre de 2014, con el objetivo de verificar y documentar la existencia de artefactos flotantes irregulares en el río, en cuya presencia hubiera podido estar el origen del accidente.

* * *

² Registrador de datos de la travesía

³ En el informe se utiliza la expresión "equipo de puente" para referirse al grupo de personas dedicado a la navegación del buque, incluyendo al práctico.

2. DATOS OBJETIVOS

Tabla 1. Datos del buque

Nombre	CITADEL
Pabellón / registro	Países Bajos
Identificación	Número OMI: 9361380
Tipo	Carga general, con dos bodegas
Capacidad	7868 m ³ de capacidad de carga total Contenedores: 242 TEU / 114 FEU, en bodegas y cubierta
Características principales	<ul style="list-style-type: none"> - Eslora total: 110,78 m - Eslora entre perpendiculares: 104,884 m - Manga: 14 m - Puntal de trazado: 8,13 m - Calado máximo de verano (mar/ agua dulce): 6,09 / 6,22 m - Permiso de agua dulce: 137 mm - Arqueo bruto: 3990 GT - Propulsión: motor de 2640 kW con hélice de paso controlable - Hélice de proa con motor de 335 kW
Propiedad y gestión	Armador: FLINTER CITADEL B.V., Zeist (Países Bajos) Compañía: FLAG SHIP MANAGEMENT COMPANY B.V., Farmsum (Países Bajos)
Sociedad de clasificación	Bureau Veritas
Pormenores de construcción	Fecha de construcción: Octubre de 2008
Dotación mínima de seguridad	6 tripulantes

Tabla 2. Pormenores del viaje

Puertos de salida / escala / llegada	De Porsgrunn (Noruega) a Sevilla, sin escalas
Tipo de viaje	En carga
Información relativa a la carga	5350 t de fertilizante a granel. Según la póliza de fletamento, se trataba de "NPK 25-05-10+3S AMMONIUM NITRATE BASED FERTILIZER (non-hazardous), C".
Dotación	7 tripulantes, cumpliendo con los requisitos de dotación mínima. Todos los tripulantes disponían de las titulaciones y certificados de especialidad necesarios.
Documentación	El buque disponía de los certificados exigibles en vigor.
Planificación del viaje:	En la navegación por el río hasta el atraque en Sevilla, basada principalmente en el asesoramiento del práctico.

INFORME CIAIM-03/2015

Embarrancada del buque CITADEL en el río Guadalquivir, en condiciones de visibilidad reducida, el 11 de enero de 2014

Tabla 3. Información relativa al suceso

Tipo de suceso	Embarrancada
Fecha y hora	11 de enero de 2014, 23:20 UTC
Localización	36°53,433 ´N; 006°14,909 ´W
Operaciones del buque y tramo del viaje	Navegando en río.
Lugar a bordo	Fondo zona de proa, y bulbo de proa
Daños sufridos en el buque	<p>Abolladuras de la plancha del forro, siendo la mayor de 150 cm de diámetro y 10 mm de profundidad máxima. También se produjeron desprendimientos de pintura y raspones en esta zona. La mayor parte de los daños estaban localizados en la banda de babor, en el pantoque y el fondo desde la mitad del buque hacia la proa.</p> <p>También se encontraron daños en la quilla de balance de la banda de estribor y algunos raspones en la plancha de estribor del timón.</p> <p>La hélice presentaba algunas melladuras en 5 de sus 6 palas, todas de pequeño tamaño excepto una, de 3 cm de profundidad.</p>
Heridos / desaparecidos / fallecidos a bordo	Ninguno
Contaminación	No
Otros daños externos al buque	No
Otros daños personales	No

Tabla 4. Condiciones marítimas y meteorológicas

Tiempo	Cubierto de estratos bajos, con niebla
Viento	Vientos del SE fuerza 1 (1 a 3 nudos)
Visibilidad	Visibilidad reducida por niebla, con valores variables alrededor de 400 m
Marea	La pleamar estaba prevista en Bonanza a las 23:48 horas con una altura de 2,4 m. Por tanto, el buque navegaba con corriente entrante de marea río arriba, cuya velocidad media se estimaba en aproximadamente 1,5 - 2 nudos ⁴ .

⁴ Esta intensidad de la corriente podía sufrir efectos de aceleración y retardo dependiendo de la sección de paso del río en su recorrido, en la parte exterior o interior de un recodo, etc.

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

Organismos intervinientes	Durante la emergencia no hubo intervención de medios externos al buque. Posteriormente, la Capitanía Marítima de Sevilla exigió un plan de reflotamiento al armador.
Medidas adoptadas	Plan de reflotamiento efectuado por la empresa SVITZER y aprobado por la Capitanía Marítima.
Resultados obtenidos	Reflotamiento del buque

2.1. Otros datos

El capitán del buque tenía una experiencia de 5 años navegando en el B/M CITADEL, y 10 años en buques similares. Para el segundo oficial era su segundo empleo y la primera vez en el B/M CITADEL. El práctico llevaba 24 años ejerciendo como tal en el río.

* * *

3. DESCRIPCIÓN DETALLADA

El relato de los acontecimientos se ha realizado a partir de los datos, declaraciones e informes disponibles. Las referencias horarias son las registradas en el RDT, corregidas por la zona horaria y expresadas como UTC.

3.1.El accidente

La noche del día 11 de enero de 2014 el B/M CITADEL, cargado con 5350 t a granel de fertilizante conteniendo nitrato amónico, se dirigía al río Guadalquivir con destino al puerto de Sevilla. A las 21:51 horas el práctico embarcó en el B/M CITADEL en el punto indicado en las cartas para embarque del práctico, junto a la boya de EL PERRO, en la desembocadura del río Guadalquivir. En el puente de mando se encontraban el capitán y el segundo oficial, quien se encontraba de guardia.

Desde su llegada al puente, el práctico cumplió con las formalidades del servicio y, tras confirmar que el buque navegaba con el piloto automático e informarse de su funcionamiento, informó al capitán de las particularidades de la subida por el río y de la maniobra de atraque a la llegada a la esclusa de Sevilla, cuatro horas y media más tarde. El práctico informó al capitán que era posible que hubiera niebla en el río esa noche.

A las 21:59 horas el buque atravesaba el primer par de boyas del canal de acceso al río Guadalquivir.

A las 22:03 horas el práctico del B/M CITADEL llamó por VHF al práctico que se encontraba prestando servicio en el buque que precedía al B/M CITADEL subiendo el río⁵, el B/M RUSICH-8, quien le comentó que "esto está cada vez peor; acabo de doblar El Puntal y la baliza verde de La Esparraguera y no la veo".

Se fueron alternando escalas de 1,5 y 0,75 millas en los radares. Los "anticlutter-mar"⁶ se pusieron en automático y la ganancia también estaba en automático. Los "anticlutter-lluvia" estaban con muy poca intensidad.

A las 22:19 horas el práctico comentó en el puente que estaban "atravesando un área con niebla, con bancos de niebla". El buque navegaba a 10,7 nudos⁷, velocidad que posteriormente sufrió variaciones al estar navegando con la corriente a favor e ir modificándose su magnitud según la configuración del río.

Un minuto más tarde el práctico se puso al timón y se hizo cargo del gobierno del buque⁸, iniciando el reviro de la curva de Bonanza.

⁵ Aproximadamente a una hora de diferencia. La comunicación se efectuaba en el canal 12 de VHF.

⁶ Limitadores de ruido de ecos próximos al buque. Su mecanismo de acción se basa en atenuar las señales de los ecos recibidos: los ecos próximos se atenúan con el "anticlutter-mar"; los ecos no deseados más alejados, como los de chubascos, se atenúan con el "anticlutter-lluvia".

⁷ El buque estaba siendo impulsado por la corriente entrante de marea.

⁸ En los registros de audio del RDT, en ningún momento durante la travesía se escuchan órdenes de timón, de ningún tipo, efectuadas entre los componentes del equipo de puente.

A las 22:28 horas el práctico se volvió a interesar por el estado de visibilidad con su compañero en el B/M RUSICH 8. Éste le refirió por VHF que las peores condiciones se encontraban entre EL PUNTAL (balizas nº 12-13) y LA ESPARRAGUERA (baliza nº 15) y que una vez rebasada esta y PUNTA ARENILLA (baliza nº 14) la visibilidad mejoraba un poco. Entonces, el práctico le refirió que por la parte de poniente no se veía nada, pero que por levante parecía que se veía un poquito por los márgenes.

A las 22:46 horas el B/M CITADEL tenía la boya PACO PAREJA (verde nº 7) por el través de estribor. El buque iba cerrado completamente en niebla.

A las 23:08 horas el buque empezó a caer lentamente a estribor para coger la curva de EL PUNTAL.

A las 23:10 horas el práctico dijo ver "la verde", a lo que el oficial contestó que no la podía ver. El práctico insistió en que estaban muy cerca.

En este momento, el eco de la boya nº 13, EL PUNTAL, se encontraba a 0,25 millas aproximadamente del puente. La característica de la luz de la boya nº 13 era de dos destellos de color verde cada 7 segundos.

Un minuto más tarde, a las 23:11 horas, el capitán manifestó que podía ver la luz de la boya. Entonces, el buque se encontraba a unos 280 m del eco.

A las 23:14 horas el práctico informó al capitán que la próxima luz iba a ser verde y solicitó al capitán que apagara la luz de un monitor que molestaba la visión del exterior. El buque que iba por delante estaba a una hora de viaje e iba con buena visibilidad. El práctico señaló las direcciones a las que debían estar atentos para ver las siguientes luces, que eran "verde, verde y roja".

A las 23:16 horas el buque empezó a caer a babor poco a poco, entrando en la curva de LA ARENILLA. El práctico entonces dijo que la verde estaba por la proa o unos pocos grados por estribor. Ninguno de los integrantes del equipo del puente la estaba viendo.

En ese momento, la medición realizada por la CIAIM sobre la pantalla de radar arroja un valor de 667 m desde la antena del radar hasta la boya nº 15.

El oficial manifestó que era la primera vez que veía niebla en el río, y que había subido en 7 u 8 ocasiones a Sevilla. El práctico le contestó que era muy usual, y que el fenómeno se producía cuando en los 3 o 4 días previos el viento soplabo del Oeste para cambiar rápidamente a soplar del este; entonces, se generaba la niebla en el río por la condensación de la humedad en el ambiente.

A las 23:18 horas el práctico indicó que veía la verde por la proa, observación confirmada por el capitán. En ese momento, la distancia aproximada a la boya era de unos 390 m.

Seguidamente el práctico informó al capitán que había muchos pesqueros.

A las 23:19 horas la grabación de audio del interior del puente se hace ininteligible, aunque se concluye que el equipo del puente advirtió algo raro. En las declaraciones posteriores, los

integrantes del equipo de puente divisaron repentinamente unas luces blancas que aparentemente llevaban rumbo de colisión hacia el buque⁹, de estribor a babor.

Antes de transcurrido un minuto, de los registros del RDT se observa que el gobierno cayó rápidamente a la vía para pasar seguidamente a caer a estribor.

Hubo unos momentos de desconcierto hasta que el capitán y el práctico se dieron cuenta del movimiento relativo del buque dentro del río. El capitán gritó “¡debemos caer a babor!” y dio las órdenes de “poca avante” y “toda a babor”, pero el buque ya se encontraba embarrancado.

El buque quedó embarrancado a las 23:20 horas en el “Canal de Navegación Eurovía Guadalquivir E-60-02” a la altura del Cabo Arenilla, ribera gaditana, en posición 36°53,433´N 006°14,909´W.

El práctico intentó sacar el buque dando toda atrás, maniobra que intentó repetidamente hasta la hora de la pleamar, aproximadamente hora y media más tarde.

La tripulación inspeccionó el compartimentado y los tanques del buque no encontrando señal alguna de ingreso de agua. También se sondó en el entorno del buque, resultando claro que aproximadamente la mitad de proa del buque había quedado aprisionada en el fango.

En la Figura 3 se muestra una imagen del buque en su posición de embarrancada, visto desde el alerón de estribor.

3.2.Reflotamiento del buque

La Capitanía Marítima de Sevilla exigió a la compañía del buque la presentación de un plan de reflotamiento. Los trabajos fueron asignados a la empresa SVITZER y culminaron con el reflotamiento del buque el día 19 de enero.

Entre los días 12 y 18 de enero, los remolcadores VB VICENTA y VB SEVILLA realizaron varios intentos infructuosos para liberar al B/M CITADEL de la embarrancada.

El día 19 de enero a las 03:00 h llegaron a la zona los remolcadores VB VICENTA, VB SEVILLA y SERTOSA DIECISIETE. A las 03:30 horas se hace firme remolque a popa estribor del SERTOSA DIECISIETE, y se posicionan de carnero por estribor el VB SEVILLA Y el VB VICENTA, comenzando a mover el buque. A las 04:00 horas el buque empieza a caer a estribor, al principio poco a poco, terminando de caer rápidamente. A las 04:25 horas el buque está a flote y se largan los tres remolcadores. El B/M CITADEL continuó viaje al puerto de Sevilla, donde quedó atracado sin más novedad a las 09:10 horas del día 19 de enero de 2014.

El buque fue inspeccionado por inspectores de la Capitanía Marítima y de la Sociedad de Clasificación en el puerto de Sevilla no encontrando daños de relevancia. El 25 de enero, en aguas de la bahía de Cádiz el casco del buque fue inspeccionado por buzos de la Compañía DIVERSHIP, S.L., no encontrando daños de consideración que impidieran la navegación del buque.

⁹ No hay que olvidar que dicha percepción podría estar condicionada por el movimiento que estaba realizando el buque de caída hacia babor.



Figura 3. Vista del buque embarrancado desde el puente.

* * *

4. ANÁLISIS

4.1. Análisis de las imágenes radar

En los momentos previos al accidente, los dos radares con que estaba dotado el buque estaban en funcionamiento, cada uno en una escala distinta y en modo proa arriba.

El radar nº 1 estaba a babor de la consola del puente, era de banda S y estaba en escala de 0,75 millas; el anillo variable de distancias (VRM¹⁰) marcaba una distancia en pantalla de 0,502 millas.

El radar nº 2 estaba a estribor de la consola del puente, era de banda X y estaba en escala de 1,5 millas; el anillo variable de distancias marcaba una distancia en pantalla de 0,499 millas.

El buque tiene una arboladura relativamente pequeña sobre cubierta, lo que hace muy improbable que se manifestasen efectos de ecos falsos.

En la Figura 4 se muestran imágenes extraídas de ambos radares. Se ha marcado en color verde claro el VRM en que estaba ajustado cada aparato. La boya lateral roja nº 14 se ha marcado con una flecha roja y el eco no identificado se marca con una flecha verde oscuro.

En la imagen 1 de la Figura 4 se ha marcado la presencia de embarcaciones de pesca de angulas (“anguleros” como son conocidas en la zona)

Del estudio de las imágenes, haciendo un cálculo conservador y con las reservas debidas, la CIAIM ha estimado que la velocidad del objeto que produjo el eco pudo ser de hasta 9,8 nudos.

La CIAIM hace notar la débil imagen del eco no identificado que muestran las pantallas de radar, las dos, así como la corta distancia a la que aparece.

Ni el práctico ni la tripulación vieron embarcación alguna, ni se plantearon hacer un seguimiento posterior de las luces. Su preocupación inmediata fue verificar la integridad y seguridad del buque para, seguidamente, intentar su liberación del fango. Tampoco una vez que se hizo de día y se levantó la niebla vieron embarcación alguna en las inmediaciones que permitiera explicar lo sucedido.

Diversas manifestaciones habían incidido en la probabilidad de que las luces que se vieron tuvieran su origen en tierra y fueran luces de vehículos. Las evidencias que aquí se muestran indican que no fue así.

Del anterior análisis se concluye que el B/M CITADEL se cruzó durante su trayecto por el río con una embarcación de pequeño porte, que navegaba a rumbo de colisión, cuya presencia no fue advertida por el equipo de puente.

¹⁰ *Variable Range Marker.*

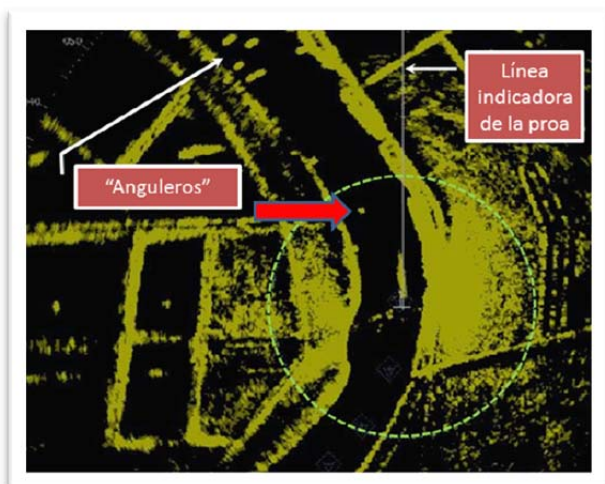


Imagen 1) - Hora: 23:19:47

Ampliación radar n. 2 (X); gobernando al rumbo 100,7° y cayendo a babor, velocidad 12,5 nudos.



Imagen 2) - Hora: 23:20:01

Ampliación radar nº 2 (X), rumbo del B/M CITADEL 103,8° cayendo a estribor. En algún momento entre esta posición y la anterior se vieron las luces manifestadas por el práctico y el capitán y, en reacción a tal visión el práctico metió el timón a estribor. No se aprecia eco alguno en ninguno de los dos radares.

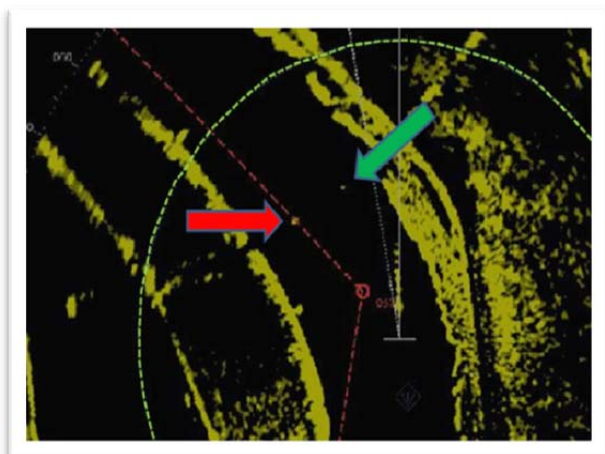


Imagen 3) - Hora: 23:20:23

Ampliación radar nº 1 (S), rumbo del B/M CITADEL 113,6° y velocidad del B/M CITADEL 12,2 nudos, cayendo a estribor. Primera aparición de un eco no identificado en la pantalla de radar (marcado con una flecha verde). La dirección por la que aparece el eco es congruente con las manifestaciones de capitán y práctico. Es la única vez que dicho eco, de característica "débil" (nótese su magnitud en comparación a la cercana boya) aparece en la pantalla del radar de banda S. Poco tiempo después este eco se perdió por la popa del buque en la zona de peor recepción del radar.

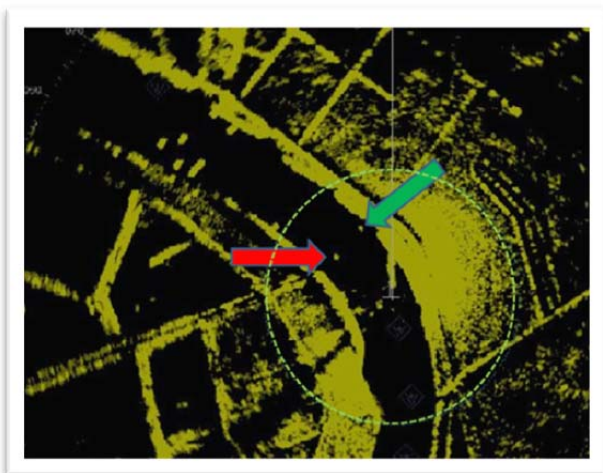


Imagen 4) - Hora: 23:20:31

Ampliación radar nº 2 (X), primera vez que el eco no identificado aparece en la pantalla del radar X, buque cayendo de nuevo a babor, rumbo del B/M CITADEL 119,6°. En estos momentos el buque se encontraba a punto de embarrancar. Por la posición en que está el eco, se explica la manifestación del oficial del buque de que vio las luces una vez embarrancados y le parecieron luces provenientes de tierra.

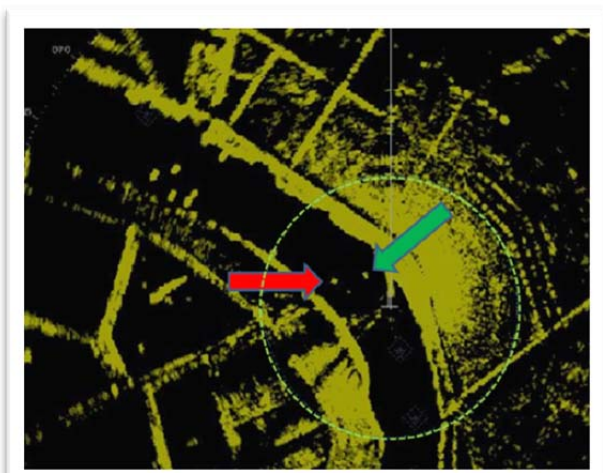


Imagen 5) - Hora: 23:20:46

Ampliación radar nº 2 (X), rumbo del B/M CITADEL 122,7° y velocidad del B/M CITADEL 10,8 nudos. Segunda vez en que el eco inesperado se ve en la pantalla del radar X.

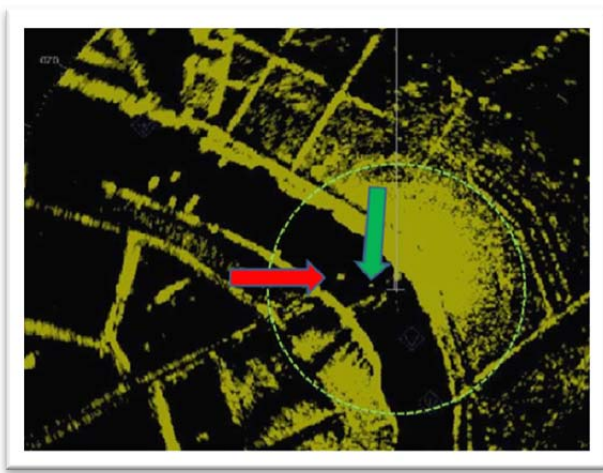


Imagen 6) - Hora: 23:21:01

Ampliación radar nº 2 (X). Rumbo del B/M CITADEL 126,4° y velocidad del B/M CITADEL 7,4 nudos. Tercera y última vez en que el eco no identificado aparece en la pantalla de los radares.

Figura 4. Imágenes de radar durante la embarrancada del B/M CITADEL

4.2. Consideraciones sobre la navegación efectuada por el buque

En el puente se encontraban el capitán, el oficial y el práctico.

El práctico embarcó en el punto designado en las cartas para tal fin. En el momento del embarque, no era conocedor de que las condiciones de visibilidad estaban empeorando a lo largo del recorrido del río. Por tanto, en el intercambio de información entre capitán y práctico tras su embarque no se previó esta circunstancia ni, por tanto, la tripulación planificó la travesía¹¹ adaptada a la visibilidad reducida y al resto de circunstancias.

Velocidad de navegación

Cuando, al adentrarse en el río, se hizo evidente que las condiciones de visibilidad estaban empeorando el práctico ordenó moderar máquina a “media adelante”. Posteriormente, se incrementó la propulsión llegando en momentos puntuales a velocidades en torno a 12,5 nudos gracias a la corriente entrante de marea. Según el capitán en ningún momento se rebasó el 70% del paso de la hélice¹². Aunque tales velocidades puedan ser necesarias para el buen gobierno del buque por el canal navegable en puntos determinados, a mayor velocidad del buque menor es el margen de tiempo para reaccionar ante un imprevisto.

Luces y señales acústicas

Según el capitán, encendió la luz de ayuda al gobierno del palo de proa ya que la visibilidad había disminuido tanto que no era fácil ver el citado palo durante algunos momentos¹³.

El capitán no ordenó la presencia de tripulación en los alerones del puente o a proa con el objetivo de estar atentos a ruidos procedentes del río, como los causados por un aparato de señales acústicas, silbatos u otros. El capitán no conectó, ni el práctico solicitó, las señales acústicas prescritas por el RIPA¹⁴ para situaciones de visibilidad reducida. Los micrófonos exteriores del buque registrados en el RDT no arrojan señal alguna de este tipo. El capitán, al ser preguntado, no consideró que fuera necesario su uso; según le informó el práctico “no se esperaba tráfico” y además ... eran botes pequeños”. El capitán no se planteó tomar medidas adicionales por la visibilidad reducida, como podrían haber sido, además de las señales acústicas anteriormente citadas, reforzar la guardia o reducir la velocidad.

¹¹ Planificación de la travesía, en la normativa internacional, constituye la preparación exhaustiva del viaje a efectuar en sus aspectos concretos, teniendo en cuenta aspectos relevantes como fondeaderos accesibles, puntos de no retorno, velocidades recomendadas, normativa de aplicación, canales y procedimientos de comunicación, señalización de bajos y otros peligros, etc.

¹² Según su apreciación, la corriente en algunos tramos podía alcanzar hasta los tres nudos de magnitud. De haber ido a toda máquina, hubieran desarrollado una velocidad en torno a 15 nudos.

¹³ La expresión “ver el palo” se refiere primordialmente a ver el ligero resplandor que el tope de proa deja ver hacia el puente y que de noche constituye la referencia visual de donde está la proa de un buque mercante, especialmente si es una noche oscura o sin luna.

¹⁴ Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, 1972.

Distribución de tareas en el puente

El práctico llevó el peso de la navegación en el río, lo que incluía el tomar el timón del buque¹⁵. El capitán y el oficial no recibieron ni demandaron ninguna orden¹⁶ ni información de gobierno del práctico hasta el momento del accidente, excepto en una ocasión en que el práctico informó al capitán que cambiaba de gobierno manual a automático. El capitán estaba junto al práctico, atento a la pantalla de radar y a las indicaciones del práctico sobre la ubicación de las boyas y las balizas, y se acercaba a la parte de estribor del puente a vigilar el exterior buscando las luces que marcaban los laterales del canal del río. Mientras, el oficial hacía de vigía dentro del puente por babor atento al exterior y centrado en la localización de las luces laterales que delimitaban el canal navegable; en este cometido, se ayudaba de los prismáticos. El práctico, también según la declaración del capitán, actuaba sobre la propulsión incrementando o bajando el paso de la hélice según considerara oportuno. Véase Figura 5.

Preguntado el práctico por este protagonismo adujo su necesidad por diversas razones, siendo una de las más importantes la prestación del servicio a buques con tripulaciones reducidas y, por tanto, cansadas. A ello se añadía, en ocasiones, la dudosa calidad de las mismas y/o problemas de lenguaje. Por tanto, en una situación en que se requería precisión en las maniobras, como lo era la navegación por un canal angosto, era imprescindible que él asumiera el máximo control del buque. Según el capitán, había entrado varias veces en Sevilla, siempre con el mismo procedimiento.

Según el capitán, la navegación se estuvo realizando a la vista y sobre los radares; no sobre los ECDIS que, en número de dos, se desplegaban junto a aquellos. En los momentos previos al accidente, habían visto y rebasado la boya verde nº 15 (LA ESPARRAGUERA) y estaban tomando la curva de LA ARENILLA cayendo a babor, cuando se dispusieron a buscar la boya roja nº 14 (PUNTA DE LA ARENILLA). Para ello, el capitán se desplazó hacia la medianía del puente para ver la aparición de dicha boya a la vez que vigilaba sobre el radar la posición del buque y su navegación. Estando en esos trabajos divisó repentinamente, a la vez que el práctico, “dos o tres” luces blancas continuas que se movían rápidamente hacia babor; entonces, el práctico metió el timón de 20° a 25° a estribor en una maniobra que pretendía evitar la colisión. Poco después, al ver sobre el radar que el buque paraba su caída a babor y lo hacía a estribor advirtió al práctico, quien se encontraba gobernando el buque, que debían caer a babor. El tiempo de reacción del capitán desde la visión de las luces hasta esta última orden estima que fue de unos 5 segundos.

Según se desprende de los registros del RDT, el equipo de puente obtuvo la primera indicación del peligro al vislumbrar repentinamente las luces en el río a una distancia aproximada de 550 m; no obtuvieron indicación ninguna de los radares antes de ese momento. Cabe pensar que una dedicación más intensa a los mismos tras desactivar los ajustes automáticos hubiera podido permitir a los observadores detectar los ecos con anterioridad a este momento. Sin embargo, el equipo de puente no podía dedicar tal nivel de atención ya que el capitán repartió su atención

¹⁵ Según declaración del capitán a la Capitanía, mediante gobierno manual y gobierno de seguimiento (más conocido por *follow up*).

¹⁶ Orden en el sentido de instrucción o recomendación.

entre vigilancia, navegación, radar y asistencia al práctico mientras el oficial desempeñaba labores de vigilancia con prismáticos desde el interior del puente y el práctico se ocupaba del gobierno además de la navegación.



Figura 5. Detalle del puesto de control del buque, en la medianía del puente, con ambos radares, repetidor de giroscópica y el ECDIS a la vista.

No obstante lo anterior, antes de proceder a efectuar tales controles hubiera sido más efectivo emitir señales acústicas y escuchar las que se produjeran sobre el río.

Ninguno de los integrantes del equipo de puente recuerda haber visto luces de navegación acompañando las referidas luces blancas.

El segundo oficial, probablemente debido a la limitación del arco visual que se sufre al mirar por prismáticos, no se apercibió de las luces hasta "el final", hasta que el buque se encontró ya embarrancado. Según su testimonio parecían luces de tierra, luces de vehículos¹⁷.

¹⁷ Este testimonio tiene explicación, ya que cuando el oficial de guardia divisó las luces, el eco se encontraba prácticamente en dirección a tierra y muy cercano a ella. Véase secuencia de imágenes de la Figura 3.

Preguntado el oficial de guardia acerca del estado ambiental en el interior del puente, manifestó que era el adecuado con muy poca luz ya que la falta de visibilidad en el exterior obligaba a ello.

4.3. Tráfico de embarcaciones en el río

Tráfico notificado

Los prácticos de Sevilla no tenían conocimiento de la existencia de tráfico de bajada por el río en las horas en las que aconteció la embarrancada. Un estadillo del tráfico marítimo hacia la mar basado en los pasos por la esclusa de Sevilla proporcionado por la Autoridad Portuaria muestra que no había tráfico desde la esclusa, quedando excluido obviamente de este estadillo cualquier otro tráfico con origen aguas abajo de la esclusa, muy poco probable.

Embarcaciones irregulares de pesca de angulas

Existen en el bajo Guadalquivir numerosas embarcaciones de cierto porte, fondeadas y con aparejos de pesca desplegados contra la corriente para la pesca de angulas, que carecen en su inmensa mayoría de identificación y número de registro¹⁸. Esta presencia de embarcaciones irregulares, conocidas como “anguleros”, es conocida en la zona.

La presencia de dichas embarcaciones se ha denunciado a la Autoridad Portuaria de Sevilla y a la Capitanía Marítima de Sevilla (Apéndice 1). La CIAIM ha investigado la existencia de esta actividad desde el punto de vista de sus implicaciones en la seguridad de la navegación en el río. Se concluye que en el río Guadalquivir se está produciendo una actividad que no está regulada y que incide negativamente en la seguridad de la navegación.

Discusión

Del estudio del eco no identificado registrado en el RDT del buque, de naturaleza débil, la CIAIM considera que corresponde a una embarcación menor, de casco de fibra, goma o madera, y que estaba propulsada por un motor que le permitía adquirir una velocidad en torno a 10 nudos.

Por tanto, se descarta que el origen del eco registrado en los radares de B/M CITADEL esa noche fuera un “angulero” típico. Estos anguleros dan un eco fuerte en las pantallas de radar debido a los aparejos metálicos de los que están dotados para el desempeño de su actividad. Los indicios apuntan a una embarcación menor, como podría ser una embarcación auxiliar o menor trasladando personal, material o pesca. Esta embarcación podría ser usada para dar servicio a los anguleros, sin que existan evidencias de ello. Esta suposición se basa en las circunstancias de la hora y zona del río así como el hecho de que estuvieran iluminando el entorno con luces blancas y no con luces de navegación, indicativo de que su objetivo no era la navegación por el río.

¹⁸ En una ocasión la CIAIM ha obtenido el número de registro de una embarcación, que corresponde a una embarcación de la 7ª lista (embarcaciones cuyo uso exclusivo sea la práctica del deporte sin propósito lucrativo o la pesca no profesional). En el resto de casos observados por la CIAIM ninguno de los artefactos tenía identificación alguna.

4.4. Procedimientos en vigor para la navegación y el practicaje por el río Guadalquivir

Dadas las especiales características de una navegación fluvial, la CIAIM se ha interesado por la existencia de normas especiales que regulen la navegación en el río Guadalquivir.

Procedimientos de la Autoridad Portuaria

Atendiendo a la información pública volcada en la página web de la Autoridad Portuaria de Sevilla, "...es el organismo público responsable de la gestión del puerto de titularidad estatal de Sevilla y de la Eurovía Guadalquivir (E-60.02), en sus 90 kilómetros hasta la desembocadura del Guadalquivir en el océano Atlántico", plasmando lo contenido en el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, que establece como puerto de interés general, entre otros, a Sevilla y su ría.

Se ha obtenido y estudiado el Reglamento de servicio, policía y régimen de puerto de Sevilla (1976). Este Reglamento es una parte de las Ordenanzas Portuarias a que se refiere, entre otros, el artículo 295 sobre Reglamento de Explotación y Policía del Real Decreto Legislativo 2/2011. No existe disposición alguna en el citado texto que regule la navegación por el río Guadalquivir, estando orientado el texto a la explotación tradicional del puerto y de su zona de servicio. Por ejemplo, se prevé la sanción por "entorpecimiento del uso de las vías férreas o de grúas u otras instalaciones portuarias..."¹⁹, no sucediendo lo mismo con un hipotético caso como el de entorpecer la navegación segura dentro de un canal de navegación o similar.

Resoluciones de la Capitanía Marítima de Sevilla

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, establece en su artículo 266, entre otras, las siguientes funciones de la Capitanía Marítima:

"g) 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, en las que quedan incluidas las aguas de las zonas de servicio de los puertos".

En la Tabla 6 se enumeran las resoluciones de la Capitanía Marítima de Sevilla sobre la seguridad de la navegación en el río Guadalquivir que tienen relación con el accidente.

Tabla 6. Resoluciones de la Capitanía Marítima de Sevilla sobre la seguridad de la navegación en vigor en el río Guadalquivir aplicables al caso

Fecha	Tipo de comunicación	Descripción y comentarios
29/10/2003	Resolución del Capitán Marítimo, dirigido a la AP de Sevilla, la Corporación	Extractando una parte que afecta al objeto de este informe "... <i>todo buque de GT superior a 500 desde su entrada en aguas portuariasesté o no su</i>

¹⁹ N° 33, incluido en el art. 77 sobre faltas leves, página 40 del referido Reglamento.

	de Prácticos de Sevilla y las asociaciones de consignatarios	<i>Capitán asistido por Práctico, deberá contar en el puente:...durante la navegación por la Ría del Guadalquivir, además del Capitán u oficial encargado de la guardia, con un oficial u otro miembro de la tripulación debidamente cualificado para asistirle en la maniobra."</i>
02/11/2004	Resolución del Capitán Marítimo, dirigido a la Corporación de Prácticos de Sevilla con copia a la AP y a las asociaciones de consignatarios.	Entre otras consideraciones, establece que " <i>...en ningún caso el práctico debe asumir el ejercicio de las funciones de timonel del buque, limitándose a dar asesoramiento e instrucciones al capitán del buque..."</i>

4.5. Uso de la información meteorológica

De la investigación se desprende que la Autoridad Portuaria de Sevilla no utiliza en sus procedimientos los servicios y boletines de predicción que suministra AEMET, con información sobre la posible formación de niebla o bancos de niebla a lo largo de la vía fluvial que permite el acceso al Puerto de Sevilla.

Dicha información, disponible como se muestra en la Figura 6, sería necesaria para notificar a las partes interesadas la posibilidad de tal evento y actuar en consecuencia, mediante alertas y tomando cada parte las medidas que fueran pertinentes en cada caso.

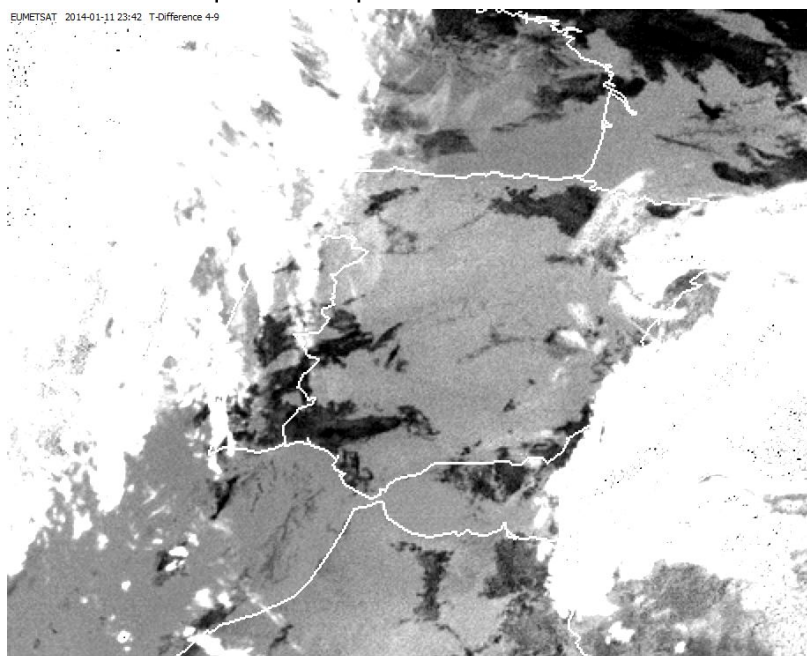


Figura 6. Imagen de satélite para la fecha y hora del accidente²⁰, mostrando la extensión de las nieblas (zonas oscuras) el 11 de enero a las 23:42 UTC.

²⁰ Logrado mediante la diferencia de radiancias entre los canales 3,9 y 10,8 micras. Fuente: AEMET.

4.6. Comunidad de usuarios del medio marítimo y fluvial del Guadalquivir

La comunidad de usuarios del medio marítimo, o fluvial como en este caso, comparten una serie de convenios y acuerdos que deben seguir todos ellos para conseguir que el medio sea seguro y poder así lograr que cada uno consiga sus fines con seguridad para sí mismo y para el resto de usuarios.

El RIPA²¹ es el más importante de estos convenios, y establece en su Regla 1:

“a) El presente Reglamento se aplicará a todos los buques²² en alta mar y en todas las aguas que tengan comunicación con ella y sean navegables por los buques de navegación marítima.

b) Ninguna disposición del presente Reglamento, impedirá la aplicación de reglas especiales, establecidas por la autoridad competente para las radas, puertos, ríos, lagos o aguas interiores que tengan comunicación con alta mar y sean navegables por los buques de navegación marítima. Dichas reglas especiales deberán coincidir en todo lo posible con lo dispuesto en el presente Reglamento....

e) Siempre que el Gobierno interesado considere que un buque de construcción especial, o destinado a un fin especial, no pueda cumplir plenamente con lo dispuesto en alguna de las presentes Reglas (...) cumplirá con otras disposiciones sobre número, posición, alcance o sector de visibilidad de las luces o marcas, y sobre la disposición y características de los dispositivos de señales acústicas, que a juicio de su Gobierno representen respecto de ese buque el cumplimiento que más se aproxime a lo dispuesto en el presente Reglamento”.

Parece necesario regular la actividad pesquera en el bajo Guadalquivir, especialmente la dedicada a la angula, en los aspectos de seguridad de la navegación. A tal efecto se deben contemplar una serie de principios para que la comunidad de usuarios del río Guadalquivir pueda desempeñar sus actividades con seguridad:

- 1) La actividad debe estar regulada: debe existir un registro de embarcaciones a cuyos dueños se pueda dirigir información de seguridad cuando sea necesario y, a cambio, se pueda exigir el cumplimiento de las normas y regulaciones que afectan a la navegación en el río.
- 2) Todos los usuarios deben tener conocimiento de las obligaciones que impone el RIPA. Obviamente el grado de conocimiento para una actividad (la de los anguleros) básicamente pesquera no puede ser la misma que para las embarcaciones que desarrollan labores de transporte y pesca tradicionales. No obstante, todos comparten el mismo canal de navegación y deben compartir también unas reglas mínimas de convivencia. Ello es crítico en condiciones de visibilidad reducida, en donde cobran protagonismo las señales acústicas y la necesidad de

²¹ Se aplican también convenios sobre lucha contra la contaminación, empleo del sistema de balizamiento marítimo, seguridad intrínseca de las embarcaciones, etc. requisitos todos ellos inabordable si no se parte de un registro previo de los artefactos y del control de sus actividades.

²² Según la definición que el mismo RIPA establece en su Regla 3 a): “La palabra <<buque>> designa toda clase de embarcaciones, incluidas las embarcaciones sin desplazamiento, las naves de vuelo rasante y los hidroaviones, utilizadas o que puedan ser utilizadas como medio de transporte sobre el agua” (subrayado intencionadamente por la CIAIM).

INFORME CIAIM-03/2015

Embarrancada del buque CITADEL en el río Guadalquivir, en condiciones de visibilidad reducida, el 11 de enero de 2014

que todas las embarcaciones sean detectadas por los buques de mayor porte a distancia por medio del radar, incluso las embarcaciones menores.

- 3) Se deberían incluir aspectos técnicos no solo aplicables a los buques mercantes y de pesca tradicionales, a quienes se les debe exigir el cumplimiento íntegro de la normativa, como el uso de señales acústicas en condiciones de visibilidad reducida, sino debe incorporar también a los artefactos flotantes, estableciendo aquellos mínimos que considere necesarios en cuanto a luces, marcas, señales acústicas, reflectores radar y dispositivos de salvamento.
- 4) Se deberían delimitar las zonas de fondeo y pesca, y las zonas de prohibición de los mismos, y velar por su cumplimiento.

* * *

5. CONCLUSIONES

El accidente se produjo como consecuencia de que el práctico metió el timón a estribor, lo que causó que el buque saliera del canal navegable. Este acto fue la reacción del práctico frente a la aparición repentina, en condiciones de visibilidad reducida (la visibilidad era de unos 550m) de unas luces que la persona que ejercía el gobierno del buque, el práctico, interpretó que venían a rumbo de colisión.

La acción del práctico pudo ser una reacción natural a una situación indeseada en condiciones de visibilidad restringida. Esta situación se produjo como consecuencia de la presencia de dos embarcaciones (el B/M CITADEL y una embarcación menor) que no estaban efectuando una navegación adecuada a las condiciones de visibilidad reducida:

- 1) Ni el capitán ordenó emitir, ni el práctico aconsejó que se emitieran, las señales fónicas prescritas por el RIPA para la navegación con visibilidad reducida. En el caso que nos ocupa, pudiera haber sido el uso de este elemento de seguridad el que mejor podría haber minimizado o evitado el riesgo de accidente al advertir al resto de usuarios del río que se acercaba un buque de propulsión mecánica en navegación y alejarse de esa manera del canal de navegación. El capitán tampoco ordenó la presencia de vigías en los alerones del puente o a proa con el objetivo de estar atentos a ruidos procedentes del río, como los causados por un aparato de señales acústicas.
- 2) No se valoró la posibilidad de tomar otras medidas hasta que las condiciones de visibilidad mejoraran, por ejemplo, retrasar la subida del buque, fondear o reducir la velocidad a la mínima que permitieran las condiciones del río. A este respecto, no hay procedimientos documentados en vigor que permitan adoptar una decisión de este tipo.

Otras circunstancias:

- 1) El equipo de puente no fue alertado por los radares del buque de que esta aproximación se estaba produciendo hasta después de que las luces fueran advertidas a simple vista.
- 2) El intercambio de información entre práctico y capitán fue mejorable. Si bien el práctico informó al capitán poco después de embarcar de la posibilidad de que se presentara niebla esa noche, no le informó de la existencia de artefactos y embarcaciones de pesca en el río hasta instantes antes de que se produjera el accidente.
- 3) El práctico actuó de timonel gobernando el buque, contraviniendo las instrucciones de la Capitanía Marítima al respecto. Sin embargo, advirtiendo las circunstancias de visibilidad reducida en las que se encontraba el buque no cabe atribuir directamente a este hecho la causa inmediata de que se produjera el accidente.
- 4) Si bien lo anterior cabe poder justificarse por las prevenciones expresadas por el práctico en otra parte de este informe, no es menos cierto que un acopio de trabajos y responsabilidades tales como las asumidas por el práctico pueden dejar fuera del "equipo

de puente”²³ a sus otros integrantes. El oficial de guardia se limitó a actuar como vigilante y el capitán estuvo obligado a actuar como oficial y a la vez seguir los movimientos del práctico (es decir, del timonel), que desconocía por no serle comunicados. Con una mejor organización en el puente, reforzando la guardia, un oficial o el mismo capitán podrían haber estado más atentos a los radares, forzando la ganancia y manipulando los controles anti-ruido, y poder así advertir antes la presencia de un eco potencialmente peligroso.

En relación con la embarcación que se cruzó con el B/M CITADEL, que no ha podido ser identificada, la CIAIM ha concluido lo siguiente:

- 3) Las luces divisadas desde el B/M CITADEL pudieron ser de una embarcación auxiliar de alguno de los anguleros fondeados. La importante actividad náutica generada por el sector no regulado de los anguleros supone un riesgo para la navegación en el río Guadalquivir. Este importante tráfico marítimo (se han contado hasta 76 anguleros en un día, a los que hay que añadir el tráfico de embarcaciones menores generado por su actividad) está fuera del sistema que permite la navegación segura de buques y embarcaciones y sus tripulantes son, muy probablemente, desconocedores de las prescripciones del RIPA o de los sistemas de balizamiento establecidos por IALA²⁴.
- 4) Las luces divisadas también pudieron pertenecer, alternativamente, a una embarcación dedicada a un tráfico ilícito. La falta de control de las actividades pesqueras en el río induce a pensar que las mismas camuflan la existencia de actividades de tráfico ilícito en el río, con implicaciones claras en la seguridad marítima.
- 5) La existencia de estos tráficos ilícitos, tanto de anguleros y embarcaciones menores como de otras embarcaciones que tratan de navegar subrepticamente en el río, es conocida por las autoridades con competencias en la seguridad de la navegación en el río.
- 6) A juicio de la CIAIM, la existencia de estos tráficos irregulares supone un riesgo cierto para la seguridad de la navegación por el río Guadalquivir.
- 7) En virtud de las funciones atribuidas que le confiere el TRLPEMM, le corresponde al Capitán Marítimo, entre otras, la función de velar por la seguridad marítima en el río, con independencia de las funciones que tuvieran atribuidas otras administraciones. No hay constancia de la Capitanía Marítima haya ejercido tal iniciativa de manera eficaz, denunciando la existencia de estos tráficos no regulados a los cuerpos y fuerzas de seguridad del estado para que dichas actividades sean perseguidas y las embarcaciones que se dedican a dichas actividades sean retiradas del río.

* * *

²³ Entrecomillado intencionado para resaltar la importancia de formar un equipo en la navegación segura del buque.

²⁴ *International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities*, Asociación Internacional de Ayudas a la Navegación Marítima y Autoridades de Faros.

6. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

Como resultado de la investigación del accidente del buque CITADEL en el río Guadalquivir, la CIAIM formula las siguientes recomendaciones para mejorar la seguridad de la navegación, y con independencia de otras consideraciones.

A la Compañía del B/M CITADEL, FLAG SHIP MANAGEMENT COMPANY B.V.

1. Que utilice los mecanismos del Sistema de Gestión de la Seguridad implantado en el buque y en la Compañía para reforzar el cumplimiento del RIPA, en particular en condiciones de visibilidad reducida, con especial atención al cumplimiento de las Reglas 19 y 35.

A la Capitanía Marítima de Sevilla

2. Que denuncie todas aquellas actividades que afectan a la seguridad marítima en el río Guadalquivir ante las autoridades competentes, especialmente si dichas actividades son irregulares (tráfico de estupefacientes, pesca ilegal...) para que sean perseguidas, y las embarcaciones irregulares retiradas del río.
3. Que ejerza la iniciativa en la regulación y coordinación de las actividades que se desarrollan en el río y tengan consecuencias sobre la seguridad marítima. El resultado de sus actuaciones debe ser que todo artefacto que opere o pueda operar, o que necesite "proceder por" o "a través de" el tramo navegable del río Guadalquivir, esté registrado y que tanto la embarcación como sus tripulantes cumplan con lo exigido por la normativa de seguridad. En caso de que el registro deba de ser efectuado por otra administración, debería coordinarse con ésta velando por su cumplimiento en todo lo referente a la seguridad marítima.

A la Consejería de Agricultura y Pesca y Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía

4. Que colabore activamente con la Capitanía Marítima de Sevilla para proceder al registro de cuanta embarcación pueda legítimamente dedicarse a la pesca en el Río Guadalquivir.

Al Ministerio del Interior y a la Guardia Civil

5. Como consecuencia de los dos puntos anteriores, la autoridad gubernativa debería proceder a denunciar y retirar del río todas las embarcaciones y artefactos no registrados.

A la Autoridad Portuaria y a la Capitanía Marítima de Sevilla

6. Que tomen medidas tendentes a implantar las disposiciones del RIPA y otros convenios y disposiciones sobre la seguridad de la navegación en todo el recorrido del tramo navegable del Guadalquivir. Ello conllevaría, aunque no deba limitarse a:
 - a. La necesidad de que todos los usuarios del río conozcan y ejecuten una serie de procedimientos comunes, en conformidad con el RIPA.
 - b. Insistir a todos los usuarios del río, tanto a los profesionales marítimos como a los que no lo son pero hacen uso de la vía, en el uso de las señales acústicas prescritas en el RIPA para condiciones de visibilidad reducida.
 - c. Establecer zonas de exclusión de actividad pesquera, especialmente en aquellos tramos en que dicha actividad conlleve riesgo para la navegación. Tomar las medidas necesarias para que dichas zonas se respeten.
 - d. La adopción de medidas urgentes para dotar a todas las embarcaciones de pequeño porte, sean de fibra, madera o poliéster, independientemente de su actividad, de reflectores radar eficaces.
 - e. Establecer procedimientos de actuación para los casos en que la visibilidad en el río Guadalquivir se vea reducida por niebla o bancos de niebla.

A la Corporación de Prácticos del Puerto de Sevilla y Ría del Guadalquivir

7. Se debería respetar el reparto de funciones en un equipo de puente, por cuanto la asunción de todos los trabajos náuticos por una sola persona conlleva necesariamente pérdida de información o, incluso, una falsa sensación de seguridad y control. Al llevar el práctico el timón y la propulsión del buque, la tripulación se pudo haber “desconectado” en cierta medida de la navegación segura del buque “dejando hacer al práctico”. Ello pudo hacer que el capitán cometiera el error de obviar las prescripciones del RIPA en condiciones de visibilidad reducida.
8. El práctico debería recomendar activamente al capitán siempre el cumplimiento de las prescripciones del RIPA en condiciones de visibilidad reducida, en especial en un entorno con posibilidad de encontrar tráfico no controlado.
9. Proponer a la Autoridad Portuaria y a la Capitanía Marítima la adopción de medidas necesarias para salvaguardar la seguridad de la navegación. Se sabe que en otros países, en navegación fluvial con problemas parecidos, se han adoptado medidas proporcionadas que pretenden asegurar el rigor técnico que permita la navegación segura en un canal angosto bajo dificultades excepcionales (visibilidad reducida, fuertes corrientes, etc.) tanto procedimentales como técnicas. Por ejemplo, para transitar por el canal de Kiel (Alemania) se exige el empleo de un timonel experimentado en el canal, quien embarca junto el práctico. Otra posibilidad podría ser duplicar el número de prácticos a bordo cuando se prevea niebla en el río.

INFORME CIAIM-03/2015

Embarrancada del buque CITADEL en el río Guadalquivir, en condiciones de visibilidad reducida, el 11 de enero de 2014

Al Ministerio de Fomento, Autoridad Portuaria de Sevilla, Consejería de Agricultura y Pesca y Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía

10. Que impulsen la elaboración de un instrumento normativo específico que permita resolver los aspectos de seguridad de la navegación en el Río Guadalquivir.

* * *

7. LECCIONES SOBRE SEGURIDAD

7.1. Ayudas electrónicas y cumplimiento del RIPA

En la navegación actual existe tendencia a confiar excesivamente en las ayudas electrónicas, muy útiles por otra parte, especialmente en situaciones de visibilidad reducida, olvidando los procedimientos que el RIPA establece para estos casos en las Reglas 19²⁵ y 35²⁶.

Cuando, como en este caso, no existe contacto visual ni tampoco un contacto claro por radar con antelación suficiente, la única manera en que los navegantes pueden advertir con antelación la presencia del otro es mediante el uso de señales acústicas.

En este caso concreto, el capitán alegó que no esperaban tráfico en la subida y que "se trataba de embarcaciones menores", dando a entender que no tenían preferencia, como así es²⁷.

No obstante, el objeto principal del RIPA es el de prevenir los abordajes. No es aceptable una actitud pasiva en la que no se haga un cumplimiento eficaz de la Regla 5 del RIPA que establece que "*Todos los buques mantendrán en todo momento una eficaz vigilancia visual y auditiva, utilizando asimismo todos los medios disponibles que sean apropiados a las circunstancias y condiciones del momento, para evaluar plenamente la situación y el riesgo de abordaje*", ni tampoco de la Regla 8 f) : "*Cuando los dos buques se aproximen el uno al otro con riesgo de que se produzca un abordaje, el buque cuyo tránsito no deba ser estorbado seguirá estando plenamente obligado a cumplir con lo dispuesto en las reglas de la presente Parte*".

* * *

²⁵ Conducta de los buques en condiciones de visibilidad reducida.

²⁶ Señales acústicas en visibilidad reducida.

²⁷ Véase Regla 9 del RIPA, sobre canales angostos.

Apéndice 1 - Consideraciones sobre la pesca de angulas y la seguridad de la navegación en el río Guadalquivir

Estudio de la CIAIM

En noviembre de 2014 un investigador de la CIAIM visitó el río Guadalquivir desde la desembocadura hasta la esclusa de Sevilla con la intención de comprobar el número y la disposición de anguleros en el río, encontrando que:

- Efectivamente existían instalaciones en el río fondeadas, individualmente o en agrupaciones de número variable y sin seguir un patrón de mayor cercanía o alejamiento del canal navegable.
- El investigador contó 76 embarcaciones en total, desde río arriba de Sanlúcar hasta la esclusa.
- La casi totalidad de las embarcaciones no estaban identificadas con número o nombre alguno. En un caso se comprobó que se había modificado una embarcación registrada de la séptima lista (embarcaciones de recreo).
- Las embarcaciones eran muy variables en cuanto a tamaño e instalaciones con que estaban dotadas.
- No obstante lo anterior, estos artefactos con las redes desplegadas parecían estar diseñados para permanecer en un sitio ofreciendo sus redes a la corriente para la pesca de la angula.
- Según los prácticos, estas embarcaciones son movibles, cambiando de posición en función de las condiciones del río sin notificación alguna, lo que provoca inseguridad acerca de su posición, especialmente respecto del canal navegable.
- Algunas de las instalaciones tenían personas a bordo, supuestamente realizando labores de recogida, mantenimiento y/o reparación. Abarloados a sus costados se encontraban botes pequeños accionados por motores fueraborda que, probablemente, serían los utilizados para desplazarse de un artefacto a otro, o de estos a tierra. Dada la naturaleza de la actividad, es de suponer también que las actividades inherentes a la pesca (recogida de la pesca, despliegue y recogida de redes, etc.) incrementarían el tráfico de tales botes alrededor, desde y hacia tales artefactos.
- La visita de la CIAIM se produjo de día, con lo que no se pudo comprobar la actividad en y alrededor de tales artefactos durante la noche, así como el uso que se hace de las luces y su intensidad.
- Los ecos que producían estos anguleros en las pantallas de radar son fuertes, ya que sus instalaciones para la pesca son metálicas y de cierto porte.

En la Figura 7 se muestra una serie de imágenes tomadas durante la subida en la que se atestigua la existencia de estos artefactos y algunos extremos relevantes para la investigación.

INFORME CIAIM-03/2015

Embarrancada del buque CITADEL en el río Guadalquivir, en condiciones de visibilidad reducida, el 11 de enero de 2014

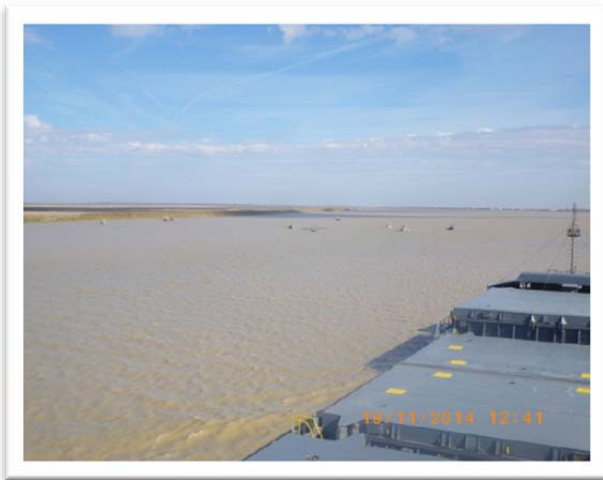


Imagen 1) - Agrupación de anguleros a babor



Imagen 2) - Agrupación de anguleros a estribor

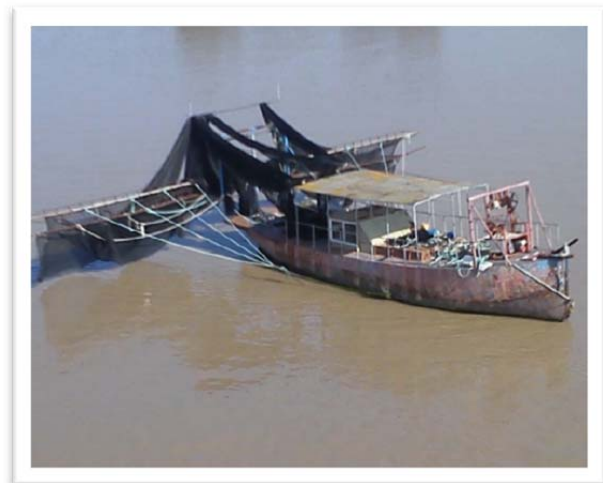


Imagen 3) - Detalle de angulero con redes arriba



Imagen 4) - Angulero con el arte calado. Persona a bordo, nótese posición de bote auxiliar al costado.

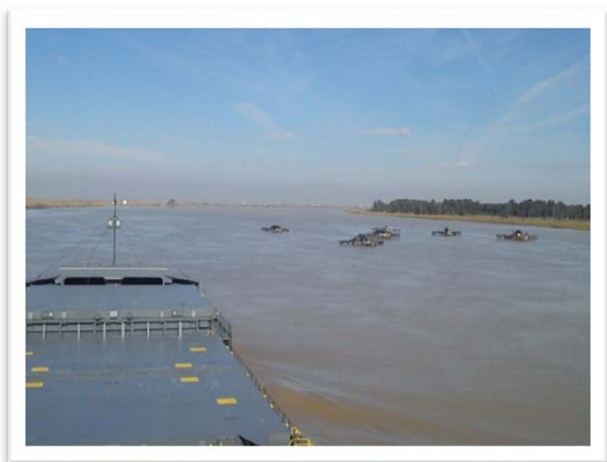


Imagen 5) - Otra agrupación de anguleros



Imagen 6) - Detalle al pasar por el costado.



Imagen 7) - Más anguleros, con arte calado.

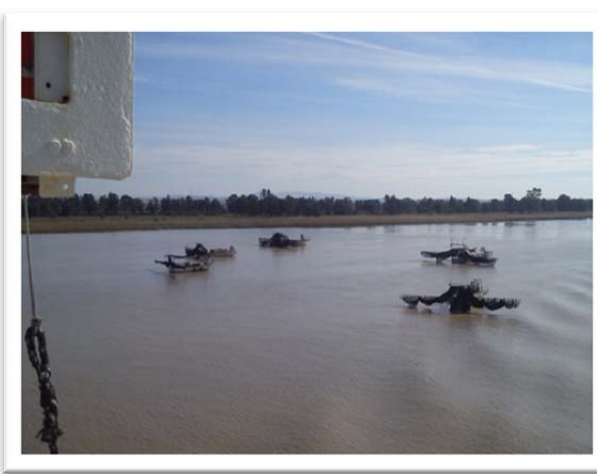


Imagen 8) - Detalle anguleros próximos al costado del mercante que sube por el río.



Imagen 9) - Angulero con personal y bote auxiliar al costado.



Imagen 10) - Aproximación a la imagen anterior.



Imagen 11) - Anguleros con un bote auxiliar abarloado a uno de ellos.



Imagen 12) - Angulero de gran tamaño con bote auxiliar amarrado por la popa. Nótese que enarbola el pabellón nacional, pese a no ser una embarcación abanderada

Figura 7. Imágenes tomadas por el investigador de la CIAIM subiendo el Guadalquivir a bordo de un mercante en noviembre/2014

Características y estatus de los anguleros

La Capitanía Marítima de Sevilla y la Autoridad Portuaria de Sevilla han comunicado a la CIAIM que no existe normativa reguladora específica de estas embarcaciones y su actividad, que no están abanderadas ni registradas, y que se han construido sin autorización.

Estas embarcaciones comparten una serie de características:

- Tienen de 10 a 12 m de eslora y unos 3 m de manga.
- No disponen de propulsión propia.
- Cuando pescan tienen dos tangones transversales metálicos a popa al cual fijan las redes.
- En proa tienen una estructura metálica que sirve para ubicar las poleas utilizadas.
- Las embarcaciones están permanentemente amarradas a muertos fijos en el fondo y separadas del canal de navegación.
- No tienen ningún tipo de iluminación para la pesca ni luces de navegación ni fuente que la genere.
- Faenan de modo estático al estar fondeadas, aprovechan para la pesca las mareas y las corrientes y no se utiliza ningún tipo de iluminación.

Marco normativo y competencial

El 3 de noviembre de 2011 se suscribió en Madrid el *Protocolo de colaboración entre el Ministerio de Fomento, Autoridad Portuaria de Sevilla, Consejería de Agricultura y Pesca y*

Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía para la protección y recuperación de la anguila europea (anguilla anguilla) en el río Guadalquivir.

En este Protocolo se reconoce a la "Comunidad Autónoma de Andalucía, de acuerdo con lo previsto en el artículo 48.2 de su Estatuto de Autonomía la competencia exclusiva en materia de pesca marítima y recreativa en aguas interiores, marisqueo y acuicultura; y de acuerdo con lo establecido en el artículo 57.1.f) de dicho Estatuto de Autonomía, tiene competencia exclusiva en materia de fauna y flora. De igual modo y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 57.2 de la citada norma, tiene competencia exclusiva sobre la caza y pesca fluvial y lacustre, que incluye en todo caso la planificación y regulación de estas materias; y la regulación del régimen de intervención administrativa de la caza y la pesca, de la vigilancia y de los aprovechamientos cinegéticos y piscícolas".

En el marco de estos títulos competenciales, la Junta de Andalucía ha aprobado diversas normas entre ellas el Decreto 396/2010, de 2 de noviembre, por el que se establecen medidas para la recuperación de la anguila europea (*Anguilla anguilla*), de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, y por el que se prohíbe durante diez años la captura de la anguila europea en aguas marítimas interiores o continentales de Andalucía.

A continuación, por su interés, se transcriben literalmente las estipulaciones tercera y cuarta, de un total de cinco, del citado Protocolo.

*Tercero.- El Bajo Guadalquivir es una vía navegable que comunica el Puerto de Sevilla con el mar abierto. Como tal vía marítima, ha de contar con unos criterios de seguridad precisos, que pueden ponerse en riesgo por la presencia sin control alguno de embarcaciones y artefactos flotantes dedicados a la pesca furtiva de la anguila europea (*Anguilla anguilla*).*

El órgano competente para garantizar la seguridad del tráfico marítimo en el tramo navegable del Río Guadalquivir y en su canal de navegación es la Capitanía Marítima de Sevilla, órgano periférico del Ministerio de Fomento que, de conformidad con lo dispuesto en la Ley 27/1992 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, tiene encomendadas, entre otras, las siguientes funciones: determinación por razones de seguridad marítima de las zonas de fondeo y de maniobra en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, imposición de la legalidad y tramitación de sanciones por infracciones contra la seguridad marítima y en general, todas aquellas funciones relativas a la navegación y seguridad marítima en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía²⁸."

Cuarto.- La Autoridad Portuaria de Sevilla, dentro de su ámbito territorial y de acuerdo con lo previsto en el artículo 36 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, tiene competencias en la gestión del dominio público portuario, y en la prestación de los servicios generales, así como en la gestión y control de los servicios portuarios para lograr que se desarrollen en condiciones óptimas de eficacia, economía, productividad y seguridad, sin perjuicio de la competencia de otros organismos.

²⁸ Subrayado intencionadamente por la CIAIM.

Dentro del dominio público portuario adscrito a la Autoridad Portuaria de Sevilla se incluyen el tramo navegable del Río Guadalquivir, comprendiendo la lámina de agua y lecho, desde su desembocadura hasta la presa de Alcalá del Río.

Las administraciones intervinientes muestran, en la última estipulación del Protocolo, su voluntad de colaborar a través de un ejercicio coordinado de sus competencias para conseguir la recuperación de la *Anguilla anguilla* en las aguas del Río Guadalquivir.

Preocupación suscitada por los anguleros

La presencia de los anguleros en el río Guadalquivir y el riesgo que ello supone para la navegación ha sido comunicada reiteradamente a varias administraciones.

A continuación se recopilan y extractan varias de estas comunicaciones. De su lectura se desprende una seria preocupación sobre el asunto. A modo de ejemplo, la misma Autoridad Portuaria considera en uno de los modelos utilizados para referirse a estos artefactos que:

“Las referidas plataformas/embarcaciones constituyen una afección directa a la actividad marítima, al erigirse como obstáculos a la navegación, poniendo en grave riesgo a la seguridad de la misma”.

Denuncias de los prácticos de Sevilla relativas a los anguleros

Fecha	Destinatario/s CMS: Capitanía Marítima de Sevilla APS: Autoridad Portuaria de Sevilla	Extracto
01/04/2009	CMS & APS	“...necesidad de quitar de su actual posición algunos de los anguleros fondeados actualmente en la ría, concretamente los situados en las proximidades de la “Baliza de los Ansares” y de la “Mata Roja” ”
02/02/2011	CMS	“Como continuación a anteriores comunicaciones les confirmo que existe un angulero situado a 0,25 millas del “Caño de la Esparraguera” que puede entorpecer la navegación”
18/01/2012	CMS	“Aguas debajo de la boya nº 20 (Tinajas), en las proximidades de la Isla del Vado de Tarfía, se encontraba fondeado un angulero, en la canal de navegación, que constituía un riesgo para la misma. En estos momentos se encuentra fuera de la canal, sin embargo, existe en su lugar un boyarín de amarre que puede ocasionar daños en los medios de propulsión y gobierno de los buques.”
19/04/2012	CMS & APS	“Navegando de Chipiona a Sevilla, una vez realizado el torno del Puntal a las 03:10 el buque LA BELLE DE CADIX se aproximó a una embarcación sin identificar y sin ningún tipo de iluminación (angulero), rozando el costado de babor del buque con el tangón de dicha embarcación”.
03/08/2012	CMS	“Les informamos que actualmente se encuentran fondeados dos anguleros en el canal de navegación: uno en el centro de la misma, en el tramo comprendido entre la baliza nº 15 “La Esparraguera” y la boya nº 12 “El Puntal” y otro en las proximidades de la baliza nº 10 “Los Ansares (las nuevas)” con el consiguiente

INFORME CIAIM-03/2015

Embarrancada del buque CITADEL en el río Guadalquivir, en condiciones de visibilidad reducida, el 11 de enero de 2014

		riesgo que esto implica para la navegación”.
05/02/2013	CMS & APS	“Maniobrando con otro buque en el torno de la Mata y debido a la proximidad de los anguleros a la enfilación, el buque de referencia se aconchó a uno de los anguleros, sin consecuencias. Por todo lo anterior sugiero la retirada de todos los anguleros de la zona.”
22/04/2013	CMS & APS	“Desde ayer día 21, se han ubicado en la banda Sur, aguas arriba de la boya nº 11 “Puntalete” un número indeterminado de anguleros. De todos ellos, los dos más cercanos a la canal de navegación se encuentran en una posición extremadamente peligrosa comprometiendo gravemente la seguridad de la navegación e, incluso, el cruce entre buques. Habida cuenta de que se trata de una zona especialmente delicada a causa de la sedimentación de lodos que se suele producir en episodios de lluvia intensa como el que acaba de producirse, solicitamos que se adopten las medidas necesarias para resolver el problema con la mayor urgencia”.
05/11/2013	CMS & APS	<p>“El día 04/11/13, prestando servicio en el buque más arriba referido he podido comprobar como una embarcación de las dedicadas a la pesca de la angula se encuentra dentro de la enfilación del Canal Nuevo dificultando la navegación por la zona, por encontrarse en la parte más estrecha de la atravesada en cuestión, y por supuesto sin iluminación alguna.</p> <p>En el caso de los anguleros en la ría estamos abocados a la tragedia, ya sea por abordar a alguno de ellos con personas a bordo, o bien porque su presencia en determinadas zonas pueda provocar una colisión entre buques con las consecuencias fácilmente imaginables, personales, materiales y de polución.</p> <p>Las personas que manejan y organizan estas embarcaciones y redes campan a sus anchas, cambiando de posición cuando les parece oportuno, por supuesto sin señalizarlas, estrechando la canal de navegación cuando les viene en gana, usando fondeaderos a su antojo e incluso fondeando en las zonas más profundas de la canal de navegación impidiendo el uso de la misma por los buques mercantes.</p> <p>Al parecer las labores de pesca que realizan a la vista de todos están fuera de la ley, es decir, que no se atienen a norma o reglamento administrativo alguno...</p> <p>Siendo así, no contarán con el folio de registro correspondiente, no tendrán los medios de seguridad y salvamento que les corresponderían, no serán inspeccionadas con la regularidad necesaria para velar por la seguridad de todos, no tendrán seguro, etc, etc.</p> <p>Igualmente las personas que trabajan en estas embarcaciones no estarán en posesión de licencia o título alguno que les permita maniobrar y navegar en las mismas, no tendrán medios de seguridad personales, las condiciones de trabajo no habrán sido sometidas a valoración de riesgos laborales, etc., etc.</p> <p>Estamos tentando a la suerte, y las administraciones implicadas, ya sea a nivel autonómico o Nacional, deberían solucionar este grave problema de una vez y para siempre, con objeto de evitar una tragedia que parece estar cada día más cerca.”</p>

Denuncias desde la Autoridad Portuaria de Sevilla en relación con los anguleros

Fecha	Destinatario/s CAPDR: Consejería de Agricultura, Pesca y Desarrollo Rural CMAOT: Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio SD: Subdelegación de Gobierno de Sevilla DGGC: Dirección General de la Guardia Civil	Contenido de la comunicación
7/11/2013	SD	Modelo de notificación 1
7/11/2013	CAPDR	Modelo de notificación 2
7/11/2013	CMAOT	Modelo de notificación 2
13/11/2013	CMAOT	Modelo de notificación 3 - remisión escrito AEMS - Rios con vida
13/11/2013	CAPDR	Modelo de notificación 3 - remisión escrito AEMS - Rios con vida
21/11/2013	DGGC	Traslado del escrito de la asociación "AEMS-Rios con vida" con fecha de 19/11/13
11/06/2014	SD	Modelo de notificación 1
11/06/2014	CAPDR	Modelo de notificación 4
11/06/2014	CMAOT	Modelo de notificación 4
11/09/2014	CMAOT	Modelo de notificación 5
11/09/2014	CAPDR	Modelo de notificación 5

Las referencias a "AEMS - Rios con vida" se refieren a denuncias presentadas por esta ONG (www.riosconvida.es) en referencia a la actividad realizada por los nombrados por ellos como "riacheros" ("anguleros" en este informe)

Ante estas comunicaciones o denuncias la Autoridad Portuaria manifiesta no haber tratado el asunto en sus órganos de gobierno, limitándose a informar al resto de administraciones de la disponibilidad de sus instalaciones en unos casos y en otros a advertir del peligro que suponen los citados artefactos para la "actividad marítima".

A continuación se muestran los modelos de notificación remitidos desde la Autoridad Portuaria de Sevilla a los distintos organismos. De su lectura se pueden extraer dos conclusiones:

- 1) La Autoridad Portuaria de Sevilla considera el problema serio ya que en sus mismas palabras "las referidas plataformas/embarcaciones constituyen una afección directa a la actividad marítima, al erigirse como obstáculos a la navegación, poniendo en grave riesgo a la seguridad de la misma".
- 2) Las distintas administraciones no resuelven el problema, limitándose a comunicarlo.

INFORME CIAIM-03/2015

Embarrancada del buque CITADEL en el río Guadalquivir, en condiciones de visibilidad reducida, el 11 de enero de 2014



Registro: 13_RS_3840
Fecha: 11/11/2013 11:10
(CD32DE6C2C3B560C94312DE0764DCBDE)
Registro General de Salida

Puerto de Sevilla

Autoridad Portuaria de Sevilla

Telefax

Avenida de Molini, 6
41012 Sevilla

Teléfono: 954247300
Fax 954247333

Fecha: 7 de Noviembre de 2013
Nº Pág.: 2
De: Presidencia. Autoridad Portuaria de Sevilla
A: [REDACTED] (Subdelegada del Gobierno)
Nº Fax: 955569401
Asunto: S/Ref.: Plataformas para la pesca de angulas situados en la Ría del Guadalquivir.

En relación con el asunto de la referencia se remite copia del fax recibido de la Corporación de Prácticos del Puerto de Sevilla y Ría del Guadalquivir S.L., en el que se pone de manifiesto la presencia, en la Canal de Navegación "Eurovía Guadalquivir E-60-02", dominio público portuario del Puerto de Sevilla, de plataformas/embarcaciones sin identificación que al parecer son utilizadas para la pesca de angulas, todo ello sin contar con autorización de este Organismo Público.

Las referidas plataformas/embarcaciones constituyen una afección directa a la actividad marítima, al erigirse como obstáculos a la navegación, poniendo en grave riesgo a la seguridad de la misma.

En base a lo expuesto, y ante la gravedad de los hechos expuestos, se solicita de esa Subdelegación del Gobierno se adopten las medidas oportunas al objeto de que se proceda a la retirada de las plataformas/embarcaciones fondeadas poniéndonos a su entera disposición para proceder, conforme lo dispuesto en el protocolo de colaboración suscrito entre el Ministerio de Fomento, Autoridad Portuaria de Sevilla, Consejería de Agricultura y Pesca y Consejería de Medio Ambiente para la protección y recuperación de la anguila europea en el Río Guadalquivir, a poner a disposición los espacios que resulten necesarios en la zona de servicio del Puerto de Sevilla para el depósito de los artefactos retirados.

Copia del referido fax de la Corporación de Prácticos del Puerto de Sevilla y Ría del Guadalquivir S.L. se remite, igualmente, a la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio y a la Consejería de Agricultura, Pesca y Desarrollo Rural.

EL PRESIDENTE



Fdo: [REDACTED]

Figura 8. Modelo de notificación 1



MINISTERIO
DE FOMENTO



Puerto de Sevilla

Autoridad Portuaria de Sevilla

CONSEJERÍA DE AGRICULTURA, PESCA Y
DESARROLLO RURAL
C/ Tabladilla, s/n,
41013 Sevilla



Registro: 13_RS_3841
Fecha: 11/11/2013 11:10
(F677617085E6D81B17095FB8CBE82DE7)
Registro General de Salida

Sevilla, 7 de Noviembre de 2013
N/Ref: Con. Ang
R.E.: 6036

ASUNTO: PROTOCOLO DE COLABORACIÓN SUSCRITO ENTRE EL MINISTERIO DE FOMENTO, AUTORIDAD PORTUARIA DE SEVILLA, CONSEJERÍA DE AGRICULTURA Y PESCA Y CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA PARA LA PROTECCIÓN Y RECUPERACIÓN DE LA ANGIULA EUROPEA EN EL RÍO GUADALQUIVIR.

En relación con el asunto de la referencia y con el protocolo de colaboración suscrito con fecha de 03/11/11 entre el Ministerio de Fomento, Autoridad Portuaria de Sevilla, Consejería de Agricultura y Pesca y Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía para la protección y recuperación de la anguila europea en el Río Guadalquivir, y para su conocimiento y efectos oportuno, se adjunta remite copia del Fax recibido de la Corporación de Prácticos del Puerto de Sevilla y Ría del Guadalquivir S.L. de fecha 05/11/13 (reg nº 6036).

Las referidas plataformas/embarcaciones constituyen una afección directa a la actividad marítima, al erigirse como obstáculos a la navegación, poniendo en grave riesgo a la seguridad de la misma.

En base a lo expuesto, y ante la gravedad de los hechos expuestos, se solicita se adopten las medidas oportunas al objeto de que se proceda a la retirada de las plataformas/embarcaciones fondeadas poniéndonos a su entera disposición para proceder, conforme lo dispuesto en el protocolo anteriormente citado, a poner a disposición los espacios que resulten necesarios en la zona de servicio del Puerto de Sevilla para el depósito de los artefactos retirados.



Fdo.:

Figura 9. Modelo de notificación 2

Embarrancada del buque CITADEL en el río Guadalquivir, en condiciones de visibilidad reducida, el 11 de enero de 2014



MINISTERIO DE FOMENTO



Puerto de Sevilla

Autoridad Portuaria de Sevilla

CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
Avda. de Grecia s/n. Edificio Administrativo 41020.



Registro: 13_RS_3919
Fecha: 19/11/2013 11:01
(7031F55350BF737C883016F08A1B0312)
Registro General de Salida

Sevilla, 13 de Noviembre de 2013
N/Ref: Con. Ang
R.E.: 5775

ASUNTO: PROTOCOLO DE COLABORACIÓN SUSCRITO ENTRE EL MINISTERIO DE FOMENTO, AUTORIDAD PORTUARIA DE SEVILLA, CONSEJERÍA DE AGRICULTURA Y PESCA Y CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA PARA LA PROTECCIÓN Y RECUPERACIÓN DE LA ANGUILA EUROPEA EN EL RÍO GUADALQUIVIR.

En relación con el asunto de la referencia y con el protocolo de colaboración suscrito con fecha de 03/11/11 entre el Ministerio de Fomento, Autoridad Portuaria de Sevilla, Consejería de Agricultura y Pesca y Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía para la protección y recuperación de la anguila europea en el Río Guadalquivir, y para su conocimiento y efectos oportuno, se adjunta remite copia del escrito recibido de Aemas-Ríos con vida de fecha 21/10/13 (reg nº 5775).

En base a lo expuesto, esta Autoridad Portuaria de Sevilla se pone nuevamente a su entera disposición para proceder, conforme lo dispuesto en el protocolo anteriormente citado, a poner a disposición los espacios que resulten necesarios en la zona de servicio del Puerto de Sevilla para el depósito de los artefactos retirados.

EL PRESIDENTE

Fdo.:

Figura 10. Modelo de notificación 3

Embarrancada del buque CITADEL en el río Guadalquivir, en condiciones de visibilidad reducida, el 11 de enero de 2014



MINISTERIO DE FOMENTO



Puerto de Sevilla

Autoridad Portuaria de Sevilla

CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

Avda. de Grecia s/n, Edificio Administrativo

41020. JUNTA DE ANDALUCÍA

CONSEJERÍA DE AGRICULTURA, PESCA Y ACCIÓN ASISTENTE

REGISTRO GENERAL DE SALIDA

16 JUN 2014

Sevilla, 11 de Junio de 2014

N/Ref: Con. Ang

R.E.: 2766

Registro: 14_RS_1819

Fecha: 13/06/2014 13:02

(5BBEF6454D028C0442CBAC6A287D3B80)

Registro General de Salida

ASUNTO: REMISIÓN INFORMACIÓN. PROTOCOLO DE COLABORACIÓN SUSCRITO ENTRE EL MINISTERIO DE FOMENTO, AUTORIDAD PORTUARIA DE SEVILLA, CONSEJERÍA DE AGRICULTURA Y PESCA Y CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA PARA LA PROTECCIÓN Y RECUPERACIÓN DE LA ANGIULA EUROPEA EN EL RÍO GUADALQUIVIR.

En relación con el asunto de la referencia y con el protocolo de colaboración suscrito con fecha de 03/11/11 entre el Ministerio de Fomento, Autoridad Portuaria de Sevilla, Consejería de Agricultura y Pesca y Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía para la protección y recuperación de la anguila europea en el Río Guadalquivir, y para su conocimiento y efectos oportuno, se informa que con fecha de 03/06/14 por práctico del Puerto de Sevilla ha sido detectada la presencia, en el centro de la Canal de Navegación "Eurovía Guadalquivir E-60-02" Aguas arriba de la boya de Puntalete y en otras zonas próximas a la misma, de varias plataformas/embarcaciones sin identificación que al parecer son utilizadas para la pesca de angulas.

Lo cual se comunica a los efectos oportunos, solicitándose información sobre las concretas actuaciones desarrolladas por esa Consejería ante la situación que de forma reiterada se viene produciendo, poniéndonos a su entera disposición para proceder, conforme lo dispuesto en el protocolo anteriormente citado, a poner a disposición los espacios que resulten necesarios en la zona de servicio del Puerto de Sevilla para el depósito de los artefactos retirados.

LA PRESIDENTA

Fdo.:

Figura 11. Modelo de notificación 4

Embarrancada del buque CITADEL en el río Guadalquivir, en condiciones de visibilidad reducida, el 11 de enero de 2014



CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE Y
ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
Avda. de Grecia s/n. Edificio Administrativo
41020.



Registro: 14_RS_2613
Fecha: 16/09/2014 08:14
(0B05740622E63432CC038977FCBBE81A)
Registro General de Salida

Sevilla, 11 de Septiembre de 2014
N/Ref: Con. Ang
R.E.: 4391

ASUNTO: REMISIÓN INFORMACIÓN. PROTOCOLO DE COLABORACIÓN SUSCRITO ENTRE EL MINISTERIO DE FOMENTO, AUTORIDAD PORTUARIA DE SEVILLA, CONSEJERÍA DE AGRICULTURA Y PESCA Y CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA PARA LA PROTECCIÓN Y RECUPERACIÓN DE LA ANGIULA EUROPEA EN EL RÍO GUADALQUIVIR.

En relación con el asunto de la referencia y con el protocolo de colaboración suscrito con fecha de 03/11/11 entre el Ministerio de Fomento, Autoridad Portuaria de Sevilla, Consejería de Agricultura y Pesca y Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía para la protección y recuperación de la anguila europea en el Río Guadalquivir, y para su conocimiento y efectos oportuno, se informa que con fecha de 10/09/14 (se adjunta copia) por práctico del Puerto de Sevilla ha sido detectada la presencia en la Canal de Navegación "Eurovía Guadalquivir E-60-02" de varias plataformas/embarcaciones sin identificación que al parecer son utilizadas para la pesca de angulas.

Lo cual se comunica a los efectos oportunos.

LA PRESIDENTA

Fdo.: [Redacted]

Figura 12. Modelo de notificación 5