

CLAIM

**COMISIÓN
PERMANENTE DE
INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES E
INCIDENTES
MARÍTIMOS**



**GOBIERNO
DE ESPAÑA**

**MINISTERIO
DE FOMENTO**

**MEMORIA
ANUAL
2015**



EL PRESENTE INFORME ANUAL FUE APROBADO POR EL PLENO DE LA CIAIM
EN SU REUNIÓN DE FECHA 14 DE SEPTIEMBRE DE 2016

EXTRACTO DEL ARTÍCULO 265 DEL REAL DECRETO LEGISLATIVO 2/2011, DE 5 DE SEPTIEMBRE

La Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (CIAIM) es el órgano colegiado, adscrito al Ministerio de Fomento, con competencia para la investigación de las causas técnicas de los accidentes e incidentes marítimos.

Goza de plena independencia funcional respecto de las autoridades marítima, portuaria, de costas, o de cualquier otra cuyos intereses pudieran entrar en conflicto con sus competencias.

La investigación que la CIAIM lleve a cabo no perseguirá la determinación de responsabilidad, ni la atribución de culpa.

Advertencia

Los datos de accidentes e incidentes marítimos contenidos en este informe se han publicado con fines informativos. Las estadísticas presentadas se han obtenido a partir de los datos almacenados en las bases de datos de la CIAIM, y reflejan la información contenida en esas bases de datos en el momento en que fueron consultadas. Aunque el presente informe se ha realizado con el máximo cuidado para evitar errores, la CIAIM no garantiza la precisión, completitud o coherencia de las estadísticas incluidas en él. Por tanto, la CIAIM no se responsabiliza de cualquier perjuicio que pueda resultar en relación con el uso, copia o difusión del contenido del informe.

Edita: Centro de Publicaciones
Secretaría General Técnica
Ministerio de Fomento ©
NIPO: 161-15-056-5

COMISIÓN PERMANENTE DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES MARÍTIMOS

Tel.: +34 91 597 7141
Fax: +34 91 597 8596

E-mail: ciaim@fomento.es
<http://www.ciaim.es>

Paseo de la Castellana, 67
28071 Madrid (España)

Contenido

RELEVO EN LA PRESIDENCIA DE LA CIAIM	7
NATURALEZA, ESTATUTO JURÍDICO, ORGANIZACIÓN	8
Organización de la CIAIM	10
Procedimiento de investigación de accidentes marítimos	11
Actividad de la CIAIM durante el año 2015	12
Actividad internacional	12
ESTADÍSTICAS DE ACCIDENTES	14
Año 2015.....	15
Buques y embarcaciones.....	18
Estadísticas de pesqueros a la deriva	19
INFORMES PUBLICADOS	20
ESTUDIOS DE SEGURIDAD	23
RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD.....	25
Datos globales de recomendaciones de seguridad, por años.....	28
ANEXO I – LISTADO DE RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD.....	30
ANEXO II – CLASIFICACIONES UTILIZADAS	38
TIPO DE BUQUE.....	38
TIPO DE SUCESO.....	39
ANEXO III – MIEMBROS DEL PLENO DURANTE 2015.....	42

Manuel Patricio López Carmona

Vocal

En ocasiones, la superficie de los mares y océanos se convierte en un medio tremendamente hostil para la navegación, pudiendo llegar a provocar naufragios, enormes daños económicos o ambientales e incluso la pérdida de vidas humanas. Los esfuerzos por mejorar la seguridad náutica se remontan a varios siglos atrás. De hecho, los avances más señalados de la ciencia meteorológica fueron impulsados por la navegación marítima y, a partir del siglo XX, por la aeronáutica. Los estudios, la perseverancia y el empeño personal del teniente de navío Mathew Fontaine Maury condujeron a la convocatoria en 1853 de una conferencia internacional en Bruselas, en la que se acordó la puesta en marcha de un procedimiento normalizado de observaciones náuticas desde buques. Gracias a este acuerdo se consiguió una sustancial reducción de los tiempos de navegación y de la siniestralidad en las principales rutas marítimas y, además, supuso el germen de la cooperación internacional en materia de Meteorología.



El capítulo V del Convenio sobre la Seguridad de la Vida en el Mar (SOLAS), entre otras cuestiones, establece la obligación de mantener servicios meteorológicos que protejan a los navegantes ante eventuales episodios meteorológicos adversos. Este mandato obligó a la Organización Meteorológica Mundial (OMM), organismo de Naciones Unidas, a reforzar su programa de Meteorología Marina, uno de cuyos pilares se fundamenta en los servicios de vigilancia y pronóstico marítimo en todos los mares y océanos. Siguiendo las pautas y criterios establecidos por la OMM, la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET) dispone de un servicio permanente de pronósticos y alertas para la navegación costera y de alta mar, con una difusión periódica y permanente de boletines de pronóstico a través de las estaciones costeras de radio de SASEMAR y de productos gráficos en su página web (www.aemet.es) con pronósticos del tiempo y de oleaje dirigidos a todos los sectores de la navegación marítima.

Afortunadamente, los avances científicos y tecnológicos de los últimos decenios han desembocado en la puesta en marcha de sofisticados modelos de simulación de la atmósfera y de propagación del oleaje que hoy día presentan una elevada precisión, permitiéndonos conocer anticipadamente la previsión de condiciones adversas en la mar por fuerte oleaje, por la deriva de hielos polares o por la generación de nieblas. Con estos medios, muchos Servicios Meteorológicos dedican una parte esencial de su producción a la navegación marítima, hasta el punto de cuidar que la actualización y difusión de estos productos esté permanentemente disponible para los diversos sectores marítimos de forma accesible y gratuita, adaptando además dichos productos a las necesidades concretas de los diferentes usuarios marítimos, como los servicios de protección civil, las infraestructuras portuarias y costeras, así como para todo tipo de actividades marítimas comerciales, deportivas, turísticas o militares. La [Guía de Meteorología Marítima](#) de AEMET detalla los productos disponibles con información marítima, indicando los medios de difusión (boletines, horarios, mapas, etc.) e incluyendo una reseña sobre la distribución de información establecida por la OMM.

Sin embargo, a pesar de la sensibilidad y el empeño de las organizaciones nacionales e internacionales en materia de seguridad, las condiciones meteorológicas y marítimas adversas fueron determinantes o causa directa en 12 accidentes de los 31 investigados y publicados en 2015, siendo el mal tiempo un factor influyente en otros dos casos, con un resultado total de 11 embarcaciones o buques perdidos, un fallecido y tres heridos. Llama la atención el elevado número de siniestros registrados en actividades pesqueras en aguas poco profundas, donde el encrespamiento y la rotura del oleaje provocó 7 de los accidentes investigados en 2015, con el hundimiento o la pérdida de la embarcación en todos los casos, junto a varios episodios de contaminación en áreas litorales. La mayoría de estos accidentes podría haberse evitado con una adecuada planificación de las operaciones de pesca, una consulta a los pronósticos meteorológicos y marítimos y la actitud prudente y cautelosa que siempre ha de adoptarse en aguas poco profundas.

La elevada vulnerabilidad de las embarcaciones que faenan en estas zonas ha llevado a la CIAIM a la reciente publicación de la recomendación de seguridad 05/16 sobre los riesgos que entraña navegar sobre aguas someras.

Conscientes de todas las dificultades que la navegación marítima plantea a los hombres de la mar, bien por causas naturales o inherentes a los procedimientos y útiles de navegación, la CIAIM continúa trabajando en aras de la seguridad marítima, tratando de aunar todos los esfuerzos personales e institucionales posibles para seguir mejorando normas y procedimientos y concienciando a todos los colectivos de usuarios, a fin de mitigar sustancialmente la siniestralidad en la mar y de preservar la integridad del medio marino en beneficio de todos.

Cádiz, septiembre de 2016

RELEVO EN LA PRESIDENCIA DE LA CIAIM

En el año 2015 se produjo un cambio en la presidencia de la CIAIM.

El día 25 de noviembre D. Eduardo Cruz Iturzaeta cesó en sus funciones como Presidente de la CIAIM, al expirar su mandato seis años. El Presidente saliente había sido nombrado el 26 de noviembre de 2009 por el entonces Ministro de Fomento D. José Blanco López.

El día 26 de noviembre de 2015 la Ministra D^a Ana Pastor Julián nombró a D. Jesús Panadero Pastrana como Presidente de la CIAIM por un período de seis años, conforme al artículo 6 del RD 800/2011, de 10 de junio. D. Jesús Panadero presidió la reunión del Pleno de la CIAIM que tuvo lugar en diciembre del 2015.

D. Jesús Panadero Pastrana es Doctor Ingeniero Naval (premio extraordinario de Doctorado 1986) por la Universidad Politécnica de Madrid.

Tiene una extensa experiencia profesional en astilleros, oficinas técnicas y consultorías de ingeniería, tareas que ha simultaneado con su actividad docente como Profesor y Catedrático en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales de Madrid, de la que ha sido Director entre 2005 y 2013.

En el año 2014 el Ministerio de Defensa le otorgó la Cruz del Mérito Naval con distintivo blanco. Ese mismo año el Ministerio de Fomento le otorgó la Medalla al Mérito de la Marina Mercante.

Desde el año 2015 forma parte del Consejo Asesor de Fomento.



NATURALEZA, ESTATUTO JURÍDICO, ORGANIZACIÓN

La Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (CIAIM) es un órgano colegiado adscrito al Ministerio de Fomento, con competencias para la investigación de las causas técnicas de:

- Los accidentes y los incidentes marítimos producidos en o por buques civiles españoles.
- Los accidentes y los incidentes marítimos producidos en o por buques civiles extranjeros cuando se produzcan dentro de las aguas interiores o en el mar territorial español y de los que ocurran fuera del mar territorial español cuando España tenga intereses de consideración.

El objetivo de la CIAIM es la investigación de accidentes e incidentes marítimos y la publicación de los informes resultantes de las investigaciones realizadas, conteniendo recomendaciones de seguridad para tratar de evitar que los accidentes e incidentes vuelvan a suceder.

La CIAIM y su actividad se regulan por la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, cuyo texto refundido fue aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, y por el Real Decreto 800/2011, de 10 de junio. De acuerdo con estas normas las investigaciones realizadas por la CIAIM van encaminadas a establecer las causas técnicas que produjeron el accidente, así como a formular recomendaciones que permitan la prevención de accidentes en el futuro. En ningún caso las investigaciones persiguen la determinación de responsabilidad, ni la atribución de culpa.

Normativa principal de referencia:

- Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, artículos 265 y 307.n) del Texto Refundido de la Ley, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre (BOE nº 253 de 20 de octubre).
- Real Decreto 800/2011, de 10 de junio, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes marítimos y la Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos (BOE nº 139 de 11 de junio).
- Directiva 2009/18/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, por la que se establecen los principios fundamentales que rigen la investigación de accidentes en el sector del transporte marítimo [...] (DOUE L131 de 28 de mayo).
- Reglamento 1286/2011 de la Comisión, de 9 de diciembre de 2011, por el que se adopta, con arreglo al artículo 5, apartado 4, de la Directiva 2009/18/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, una metodología común para la investigación de siniestros e incidentes marítimos (DOUE L328, de 10 de diciembre).
- Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos (Código de investigación de siniestros), adoptado por la Organización Marítima Internacional (OMI) por la Resolución MSC.255(84) del Comité de Seguridad Marítima de la OMI, de 16 de mayo de 2008, en su versión actualizada.

Organización de la CIAIM

Los órganos que componen la CIAIM son el Pleno y la Secretaría.

El Pleno de la Comisión es el órgano decisorio, al que corresponde validar la calificación de los accidentes o incidentes y aprobar los informes y recomendaciones elaborados al finalizar una investigación técnica.

El Pleno tiene la siguiente composición:

- El Presidente, nombrado por el titular del Ministerio de Fomento.
- Seis vocales, designados por el titular del Ministerio de Fomento, una vez escuchadas las propuestas de los organismos y asociaciones profesionales del sector, entre personas de reconocido prestigio y competencia profesional en el sector marítimo.
- El Secretario, nombrado por el Ministro de Fomento. Participa en las deliberaciones del Pleno con voz pero sin voto.

En el Anexo III se relaciona la lista de los miembros del Pleno de la CIAIM.

La Secretaría es un órgano ejecutivo que depende del Secretario de la Comisión, y lleva a cabo los trabajos de investigación así como la elaboración de los informes que serán estudiados y aprobados posteriormente por el Pleno. A la Secretaría pertenece el equipo de investigación, formado por funcionarios de carrera de la Administración General del Estado.

La plantilla de la Secretaría está compuesta por quince personas, de las cuales diez son investigadores. Funcionalmente la Secretaría se estructura en tres equipos de trabajo, que de forma rotatoria atienden las investigaciones de los sucesos ocurridos cada semana.

La sede de la CIAIM se encuentra en las dependencias del Ministerio de Fomento en Madrid, en el Paseo de la Castellana nº 67.

Procedimiento de investigación de accidentes marítimos

Cuando la CIAIM tiene conocimiento de la ocurrencia de un accidente o incidente marítimo se ponen en marcha una serie de actuaciones que culminan con la publicación del correspondiente informe.

En primer lugar, se recopila la información disponible del accidente, que en la mayoría de los casos es remitida por la Capitanía Marítima en cuyo ámbito territorial ha sucedido el accidente.

Tras una evaluación preliminar, el Secretario asigna al suceso una calificación (incidente, accidente leve, grave o muy grave) y acuerda la apertura de un expediente de investigación. Posteriormente el Pleno ratificará la calificación, la modificará, o decidirá no investigar el suceso, en cuyo caso el Secretario procede al archivo de las actuaciones.

Normalmente, uno o varios investigadores viajan a la zona del accidente para realizar labores de campo y tomar declaraciones a testigos y personas interesadas.

En caso de que dos o más países tengan intereses de consideración en el accidente, el Secretario contacta con las autoridades de investigación de los países interesados para coordinar una investigación conjunta.

Finalizada la investigación, el Secretario redacta un informe que es elevado al Pleno para su aprobación. El Pleno podrá aprobarlo o rechazarlo, encomendando al Secretario la realización de nuevas labores de investigación.

Una vez aprobado el informe por el Pleno, se envía a las siguientes personas para su consideración antes de ser publicado:

- En caso de investigación conjunta con otros países, el informe se envía a las autoridades de investigación de accidentes marítimos de los países participantes.
- Una vez aprobado, se envía el informe a las personas que pudieran resultar afectadas por él, para su consulta confidencial. En caso de que las posibles alegaciones de estas personas pudieran variar sustancialmente las conclusiones o recomendaciones del informe, éste debe ser modificado y aprobado nuevamente por el Pleno.

Cuando el texto definitivo ha sido aprobado por el Pleno, el informe pasa a revisión editorial por la Secretaría y finalmente se publica.

Tras la publicación se envían copias del informe a todas las partes implicadas en el accidente, a la OMI¹ a la EMSA², a la Secretaría General de Transportes, y a revistas y organizaciones del sector. También se envía una copia a la Dirección General de la Marina Mercante, para que realice el seguimiento de las recomendaciones de seguridad formuladas en el informe por la CIAIM.

Actividad de la CIAIM durante el año 2015

En el año 2015 el pleno de la CIAIM se reunió en once ocasiones, una vez al mes salvo en el mes de agosto. Aunque la normativa vigente contempla un número mínimo de dos reuniones al año, fue preciso celebrar once reuniones por la alta carga de trabajo de la CIAIM.

En estas reuniones, además de otros asuntos, el Pleno examinó un total de 204³ notificaciones de accidentes e incidentes marítimos. El Pleno también examinó y aprobó un total de 55 informes de accidentes e incidentes marítimos. De ellos, 16 correspondieron al análisis de las observaciones formuladas por personas interesadas a las que se había remitido el borrador para consulta confidencial antes de su publicación.

Con motivo de las investigaciones abiertas durante el año, los investigadores de la CIAIM realizaron 27 viajes para examinar los buques y embarcaciones accidentados, tomar declaraciones a personas afectadas o testigos, o realizar otro tipo de labores de campo.

Actividad internacional

La CIAIM representa a España en el Marco de Cooperación Permanente (PCF, por sus siglas en inglés) establecido en virtud de la Directiva 2009/18/CE. Durante el año 2015 el Secretario de la CIAIM participó en la reunión del PCF mantenida durante el mes de junio en la sede de la EMSA en Lisboa.

¹ Organización Marítima Internacional

² Agencia Europea de Seguridad Marítima, EMSA por sus siglas en inglés

³ El número de notificaciones examinadas por el Pleno durante el año puede no coincidir con el del número de accidentes e incidentes notificados. Esto obedece a varios motivos: por una parte en la reunión del mes de enero se examinan las notificaciones de accidentes sucedidos después de la reunión de diciembre del año anterior; de igual manera los accidentes ocurridos en el año natural anterior después de la reunión de diciembre, son examinados por el pleno en su siguiente reunión. Por otra parte, algunas de las notificaciones recibidas no corresponden a accidentes o incidentes marítimos sujetos al ámbito de aplicación del RD 800/2011.

La reunión estuvo centrada principalmente en el examen de los diversos problemas identificados por los distintos países europeos en la implantación de la Directiva 2009/18/CE que regula la investigación de los accidentes marítimos en Europa. Las discusiones se centraron en las posibles soluciones a esos problemas.

Además, se presentaron algunos resultados de varios grupos de trabajo por correspondencia para mejorar la coordinación entre países europeos en caso de investigación conjunta, en los aspectos siguientes:

- Definición de “herido grave” en un accidente marítimo
- Consideración de las operaciones portuarias en las investigaciones de accidentes marítimos
- Problemas identificados durante la implantación de la Directiva 2009/18/CE por los países europeos.
- Promulgación de recomendaciones de seguridad marítima
- Formación de los investigadores de accidentes marítimos
- Mejoras en la base de datos EMCIP

En esta reunión el Secretario actuó como *Deputy Chairman* del PCF, tras haber sido elegido en el año 2014 por un período de dos años.

La CIAIM también participa en el grupo de trabajo que está desarrollando la plataforma europea de información de accidentes e incidentes marítimos (*European Maritime Casualties Information Platform*, EMCIP por sus siglas en inglés).

* * *



ESTADÍSTICAS DE ACCIDENTES

En esta sección se presentan datos de los accidentes e incidentes marítimos ocurridos durante el año 2015 y registrados por la CIAIM. Los datos presentados corresponden al mejor conocimiento de estos sucesos a la fecha de elaboración del informe anual, sin perjuicio de los cambios que puedan sufrir posteriormente los datos como consecuencia de las investigaciones realizadas tras la publicación de este informe. También se presentan, con fines informativos y estadísticos, datos de los accidentes ocurridos desde la creación de la CIAIM⁴.

⁴ Los datos presentados pueden no coincidir con las cifras presentadas en los informes anuales anteriores. Estas discrepancias se deben principalmente a que algunos accidentes se investigan en el año natural siguiente al de su ocurrencia, y en ocasiones la investigación arroja nueva información que obliga a cambiar los datos preliminares que se tenían del suceso. Otros cambios pueden deberse a errores detectados y corregidos en las bases de datos manejadas por la CIAIM.

Año 2015

La CIAIM recibió 204 notificaciones de accidentes e incidentes marítimos ocurridos durante 2015, que dieron lugar a sendas investigaciones preliminares, elevadas al pleno de la CIAIM para su consideración. De todas las notificaciones, el pleno acordó investigar en detalle 39 accidentes, y decidió no realizar una investigación en profundidad de los 165 sucesos restantes. De los accidentes investigados, seis sucesos fueron investigados por otros países con la colaboración de España como Estado sustancialmente interesado.

En las tablas 1 a 4 se presentan los datos relativos a los sucesos notificados a la CIAIM e investigados durante el año 2015.

Tabla 1. Número y porcentaje de sucesos notificados e investigados por la CIAIM, por tipo de accidente

Tipología de sucesos ocurridos en 2015	Número de sucesos notificados a la CIAIM		Número de sucesos Investigados	
Abordaje	13	6%	5	13%
Accidente operacional	28	14%	8	21%
Colisión	7	3%	1	3%
Daño al barco o al equipo	15	7%	0	0%
Evento no accidental	1	0,49%	0	0%
Fallo estructural	4	2%	1	3%
Incendio / explosión	6	3%	5	13%
Inundación/hundimiento	14	7%	3	8%
Pérdida de control	87	43%	6	15%
Varada/embarancada	23	11%	4	10%
Vuelco/escora	6	3%	6	15%
Total	204	100%	39	100%

En los 204 accidentes e incidentes notificados a la CIAIM se registraron un total de 11 fallecidos, 4 desaparecidos, y 13 heridos graves. El número de buques y embarcaciones perdidos en estos sucesos asciende a 22 de los cuales 20 eran pesqueros.

Durante el año 2015 tuvieron especial significación dos incendios en buques que, si bien resultaron en importantes daños materiales, no

causaron heridos de consideración ni fallecidos. Los accidentes son los siguientes:

- Incendio del ferry de pasaje de bandera italiana **SORRENTO** en su travesía entre Palma de Mallorca y Valencia, a unas 30 millas de Palma. Los pasajeros fueron evacuados en botes salvavidas y recogidos por otros buques. El incendio pudo ser extinguido y el buque fue remolcado al puerto de Sagunto (Valencia). La investigación de seguridad está liderada por la *Direzione Generale per le Investigazioni Ferroviarie e Marittime* de Italia, órgano homólogo a la CIAIM en ese país.
- Incendio del buque pesquero factoría ruso **OLEG NAYDENOV** en el Puerto de La Luz, en Las Palmas de Gran Canaria. El fuego no pudo ser extinguido y el buque fue remolcado a mar abierto, hundiéndose días después.

Tabla 2. Número de sucesos notificados a la CIAIM, por gravedad y tipo de accidente

Tipo de suceso	Accidente muy grave	Accidente grave	Accidente leve	Incidente	Total
Abordaje	1	3	8	1	13
Accidente operacional	8	9	11	0	28
Colisión	1	1	5	0	7
Daño al barco o al equipo	0	12	3	0	15
Evento no accidental	1	0	0	0	1
Fallo estructural		3	1	0	4
Incendio / explosión	4	2	0	0	6
Inundación/hundimiento	3	7	2	2	14
Pérdida de control	1	50	4	32	87
Varada/embarancada	1	7	3	12	23
Vuelco/escora	6	0	0	0	6
Total	25	94	37	47	204

Tabla 3. Número y porcentaje de sucesos notificados e investigados por la CIAIM, por zona de ocurrencia

Comunidad Autónoma de ocurrencia	Accidentes notificados, número y porcentaje		Accidentes investigados, número y porcentaje	
	número	porcentaje	número	porcentaje
Andalucía	50	25%	10	26%
Asturias	18	9%	1	3%
Cantabria	11	5%	2	5%
Cataluña	25	12%	5	13%
Ceuta / Melilla	4	2%	2	5%
Comunidad Valenciana	9	4%	1	3%
Galicia	38	19%	6	15%
Islas Baleares	11	5%	1	3%
Islas Canarias	11	5%	5	13%
Murcia	4	2%	0	0%
País Vasco	9	4%	2	5%
Aguas exteriores	14	7%	4	10%
Total	204	100%	39	100%

Buques y embarcaciones

En los sucesos ocurridos en el 2015 notificados a la CIAIM estuvieron implicados un total de 217 buques y embarcaciones, que responden a la tipología mostrada en la Tabla .

Más de la mitad de los buques y embarcaciones implicados en accidentes notificados e investigados por la CIAIM son pesqueros, lo que refleja la importancia de la flota pesquera española, con cerca de 10.000 buques y embarcaciones registrados.

Tabla 4. Número y porcentaje de buques y embarcaciones en sucesos notificados e investigados, por tipo

Tipo	Número de buques y embarcaciones implicados en sucesos notificados		Número de buques y embarcaciones implicados en sucesos investigados	
	Número	Porcentaje	Número	Porcentaje
Carga	61	28%	9	20%
Pasaje	14	6%	8	18%
Pesquero	131	60%	23	52%
Recreo ⁵	4	2%	2	5%
Servicios especiales	7	3%	2	5%
Total	217	100%	44	100%

⁵ Los accidentes que únicamente afectan a embarcaciones de recreo no destinadas a tráficos comerciales no están sujetos al ámbito de aplicación del Real Decreto 800/2011, y por tanto no son investigados por la CIAIM.

Estadísticas de pesqueros a la deriva

En el año 2015 la CIAIM ha recibido 66 notificaciones de pesqueros a la deriva, bien por avería mecánica, bien por quedar su hélice enredada en cabos o aparejos, que se ven obligados a pedir ayuda externa o remolque a puerto. En la práctica totalidad de los casos estos sucesos el pesquero es remolcado a puerto y queda atracado sin novedad.

Este número (66 notificaciones) supone el 33% del total de accidentes notificados a la CIAIM durante el año. Estos sucesos, contemplados individualmente, apenas ofrecen lecciones de seguridad para el sector marítimo, por lo que la CIAIM no los investiga. No obstante, del análisis estadístico de estos accidentes contemplados en conjunto, pudiera derivarse la existencia de problemas de seguridad concretos en el sector pesquero, por lo que la CIAIM ha convenido en elaborar estadísticas de este tipo de accidentes.

A continuación se incluye una tabla con los datos de buques y embarcaciones de pesca que quedan a la deriva y son remolcadas a puerto sin más consecuencias. Los datos se han clasificado de acuerdo con el tipo de incidencia o avería sufrida.

Tabla 5. Número y porcentaje de accidentes en pesqueros que quedan a la deriva y son remolcados a puerto, por tipo de avería o incidente

Tipo de avería o incidencia en pesqueros que quedan a la deriva y son remolcados a puerto	Número de sucesos notificados a la CIAIM	
Enredo de la hélice en un cabo o aparejo	17	26%
Sistema de combustible	3	5%
Sistema de gobierno	8	12%
Motor propulsor (en general)	34	52%
Reductora	3	5%
Sistema de refrigeración	1	2%
Total	66	100%

* * *



INFORMES PUBLICADOS

Durante el año 2015 la Comisión Permanente publicó 31 informes⁶ de accidentes e incidentes marítimos.

A continuación se incluye una lista de los informes publicados durante el año 2015 por la CIAIM. Estos informes están disponibles para su descarga desde la web de la Comisión www.ciaim.es.

⁶ No confundir el número de informes publicados durante el año, que corresponden a accidentes ocurridos tanto en 2015 como en años anteriores, con el número de investigaciones abiertas durante el año.

Informe	Buque	Descripción
01/2015	EL CALAFU	Vuelco y hundimiento de la embarcación de pesca EL CALFU entre las islas de Fuerteventura y Gran Canaria
02/2015	BELLA AGUSTINA	Hundimiento del pesquero BELLA AGUSTINA frente a la playa de Doñana, al perder una tabla del casco
03/2015	CITADEL	Embarrancada del buque CITADEL en el río Guadalquivir, en condiciones de visibilidad reducida
04/2015	YOLANDA	Inundación y hundimiento del pesquero YOLANDA frente a la costa de Huelva a causa de un fallo estructural en la zona de la bocina del eje propulsor
05/2015	ELENITA DOS	Embarrancada y pérdida del pesquero ELENITA DOS al pararse el motor propulsor
06/2015	SOROLLA	Embarrancada del buque ro-pax SOROLLA en el canal de acceso al puerto de Mahón
07/2015	MANUEL	Vuelco y pérdida del pesquero MANUEL al embarcar agua en cubierta navegando en zona de rompientes
08/2015	COSTERO SEGUNDO	Inundación de la cámara de máquinas por causas desconocidas y hundimiento del pesquero COSTERO SEGUNDO
09/2015	NOSE	Fallecimiento de un bañista al ser golpeado por la embarcación de pesca NO SE en la ría de Vigo
10/2015	BALTIC BREEZE - MAR DE MARIN (Provisional)	Informe provisional del abordaje en la Ría de Vigo entre el car-carrier BALTIC BREEZE y el pesquero MAR DE MARIN, en el que fallecieron cinco tripulantes del pesquero.
11/2015	ITSASO BERRIA	Vuelco del pesquero ITSASO BERRIA al embarcar agua navegando en zona de rompientes, resultando fallecido un tripulante
12/2015	EL SIEMPRE CACHARELOS	Vuelco y hundimiento del pesquero EL SIEMPRE CACHARELOS al embarcar agua que no pudo ser evacuada en el parque de pesca
13/2015	CELSIUS MUBAI - WISBY ARGAN	Abordaje entre los buques tanque CELSIUS MUMBAI y WISBY ARGAN con práctico a bordo en la bahía de Algeciras
14/2015	DENISE Y JOEL	Desaparición del único tripulante del pesquero DENISE Y JOEL, que resultó embarrancado
15/2015	EL DELFIN DE ANDALUCIA	Vía de agua y hundimiento del pesquero EL DELFIN DE ANDALUCIA, a causa de un fallo estructural
16/2015	SAFRAN	Inundación del parque de pesca y vuelco del pesquero SAFRAN, resultando dos marineros desaparecidos
17/2015	ZODIACO	Informe provisional del fallecimiento de un

Informe	Buque	Descripción
	(Provisional)	tripulante al caer al mar desde el pesquero portugués ZODIACO
18/2015	PAQUITO DOS	Vuelco y hundimiento del buque auxiliar de bateas mejilloneras PAQUITO DOS, resultando fallecidos o desaparecidos sus tres tripulantes
19/2015	ISLETA CUARTA - BE GOOD I	Abordaje entre el pesquero ISLETA CUARTA y el velero BE GOOD I, que resultó hundido
20/2015	CASILDO	Vuelco y pérdida del pesquero CASILDO, al embarcar agua en cubierta navegando en zona de rompientes
21/2015	JUAN J. SISTER	Colisión del ro-pax JUAN J. SISTER contra el muelle por un fallo del control de la propulsión
22/2015	AURELIA MARÍA	Inundación por la bocina del pesquero AURELIA MARIA tras enganchar un cabo en la hélice. El pesquero resultó hundido
23/2015	TONETI DOS	Vuelco y hundimiento del pesquero TONETI DOS al sufrir un corrimiento de la carga por fallo de una encajonada de madera
24/2015	SAMARI	El pesquero SAMARI embarrancó al quedar sin tripulación tras lanzarse su patrón a socorrer al marinero que había caído al agua. El pesquero resultó hundido
25/2015	O MARESCO	Vuelco del pesquero O MARESCO al quedar un rezón enganchado al fondo y atravesarse al oleaje
26/2015	NUEVO VANESA	Vuelco y embarrancada del pesquero NUEVO VANESA mientras faenaba cerca de la costa. Los tripulantes fueron rescatados ilesos
27/2015	CEUTA JET	Colisión del ro-pax CEUTA JET contra el muelle a causa de una caída de la planta eléctrica
28/2015	MARIA DOLORES – RINCONCILLO	Abordaje sin daños personales entre el ro-pax y el pesquero, que resultó en daños leves en ambos buques.
29/2015	DETROIT JET - L'ATLANTIDA	Inundación de una embarcación de pasaje atracada en Tarifa, tras ser abordada por el ro-pax DETROIT JET durante su maniobra de entrada a puerto
30/2015	EL CAÑAVERA	Explosión en el pesquero EL CAÑAVERA, resultando tres tripulantes heridos
31/2015	HERMANOS OTERO	Hundimiento del auxiliar de pesca HERMANOS OTERO en aguas del estrecho de Gibraltar, resultando un marinero desaparecido

* * *



ESTUDIOS DE SEGURIDAD

Las investigaciones de la CIAIM ponen de manifiesto problemas de seguridad que han afectado a cada uno de los buques o embarcaciones accidentadas.

Cuando se encuentran los mismos problemas de forma reiterada en varios accidentes se puede inferir la existencia de un problema generalizado en el sector o una tendencia que es conveniente poner de manifiesto.

Como resultado del análisis del conjunto de las investigaciones realizadas, durante el año 2015 la CIAIM ha publicado dos estudios sobre seguridad basadas en los resultados generales de sus investigaciones. A continuación se relacionan ambos estudios, que se pueden encontrar en la página web de la CIAIM:

- Recomendación 03/2015 – Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (SMSSM). Este estudio muestra que hay fallos en la implantación del SMSSM en España, principalmente por incumplimiento de los procedimientos de petición de ayuda preceptuados en ese sistema, siendo ésta una circunstancia presente en multitud de accidentes investigados.

- Recomendación 04/2015 – Problemas relacionadas con la inspección y reparación de pesqueros: Autocertificación. Fallos estructurales en pesqueros de madera. Este estudio identifica diversos problemas relacionados con el régimen de autocertificación establecido por el RD 543/2007 y con un deficiente estado de la estructura de madera, que pueden haber influido en numerosos accidentes marítimos, principalmente de pesqueros.

Estos estudios se publicaron y enviaron a medios de comunicación, personas, empresas y asociaciones del sector marítimo, y a administraciones públicas con competencias en seguridad marítima, para su conocimiento y difusión, pudiéndose consultar en la página web de la CIAIM.

* * *



RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD

En los informes aprobados durante 2015 por el Pleno de la CIAIM se han formulado un total de 59 recomendaciones de seguridad, con el objetivo de prevenir la ocurrencia de accidentes similares. Se han agrupado conforme a dos criterios distintos:

1. Destinatario:

- Administraciones públicas
- Colectivos: grupo de personas, no determinadas individualmente. Típicamente estarán en este grupo las cofradías de pescadores, armadores, diseñadores de buques, etc.
- Personas: Personas físicas o jurídicas, determinadas unívocamente. (ejemplos: el armador del buque, el patrón, el astillero constructor, etc.)

2. Materia:

- Cumplimiento de normas y protocolos existentes. Se recomienda a personas y colectivos (p.e. astilleros) mayor rigor en el cumplimiento de normas (p.e. no realizar modificaciones no autorizadas a buques).
- Formación. Se recomienda que se imparta formación a tripulantes o empleados sobre aspectos concretos de sus puestos de trabajo, o que se realicen campañas de formación entre los miembros de ciertos colectivos (p.e. patronos), normalmente para refrescar conocimientos o concienciar de la necesidad de cumplir estrictamente los protocolos (p.e. uso del SMSSM⁷ en emergencias).
- Gestión de la seguridad / Operación. Se recomienda la introducción o mejora de procedimientos operativos que no existían o eran deficientes, o cambios en la manera de operar sus buques.
- Inspección. Se recomienda a la Administración que se refuercen las inspecciones sobre algún elemento técnico u operativo concreto.
- Introducción de mejoras en los diseños. Se recomienda, generalmente a diseñadores y fabricantes, que implementen mejoras en los diseños, teniendo en cuenta las deficiencias puestas de manifiesto en las investigaciones de seguridad, aun cuando no sea preceptiva su implementación (p.e., evitar asimetrías en tanques de combustible).
- Normativa. Se recomienda a la Administración que realice cambios normativos.
- Procedimientos sancionadores. Se recomienda reforzar las sanciones de determinados comportamientos.

En las tablas siguientes se incluyen estadísticas sobre las recomendaciones de seguridad, atendiendo a los criterios anteriores.

⁷ Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos

Tabla 6. Número de recomendaciones de seguridad formuladas por la CIAIM en informes publicados durante 2015, por tipo de destinatario

Tipo de destinatario	Número de recomendaciones
Administración Pública	33
Colectivo	10
Persona / empresa	16
Total	59

Tabla 7. Número de recomendaciones de seguridad formuladas por la CIAIM en informes publicados durante 2015, por materia

Materia de la recomendación	Número de recomendaciones
Cumplimiento de normas y protocolos	8
Formación	6
Gestión de seguridad / operación	19
Inspección	6
Introducción de mejoras en los diseños	9
Normativa	8
Procedimientos sancionadores	3
Total	59

Tabla 8. Número de recomendaciones de seguridad formuladas por la CIAIM en informes publicados durante 2015, por materia y por tipo de destinatario

Materia de la recomendación	Tipo de destinatario			Total
	AAPP	Colectivo	Persona / empresa	
Cumplimiento de normas y protocolos	1	3	4	8
Formación	2	2	2	6
Gestión de seguridad / operación	8	4	7	19
Inspección	6	0	0	6
Mejora de diseño	6	0	3	9
Normativa	7	1	0	8
Procedimientos sancionadores	3	0	0	3
Total	33	10	16	59

Se pueden cruzar los datos de recomendaciones por materia y por el tipo de buque, atendiendo a si es o no pesquero. Es significativo que la distribución porcentual de las recomendaciones de seguridad en función de su dedicación, varía significativamente, tal como se muestra en la tabla 8, si bien en ambos casos el mayor porcentaje corresponde a recomendaciones relacionadas con la gestión de la seguridad y con la necesidad de establecer procedimientos operativos más seguros.

Tabla 9. Distribución de las recomendaciones de seguridad por materia, en función de si el buque / embarcación es un pesquero o no

Materia de la recomendación	No pesqueros		Pesqueros		Total
	Nº	%	Nº	%	
Cumplimiento normas y protocolos	4	11%	4	17%	8
Formación	3	9%	3	13%	6
Gestión seguridad / operación	17	49%	2	8%	19
Inspección	1	3%	5	21%	6
Mejora de diseño	4	11%	5	21%	9
Normativa	4	11%	4	17%	8
Procedimientos sancionadores	2	6%	1	4%	3
Total	35	100%	24	100%	59

Se encuentra que la mayoría de las recomendaciones de seguridad se formulan en el caso de accidentes de buques y embarcaciones no pesqueros, habiéndose formulado un elevado número de recomendaciones relacionadas con la gestión de la seguridad y mejoras en los procedimientos operativos. También es destacable el alto porcentaje de recomendaciones de seguridad dirigidas a las Administraciones Públicas.

Datos globales de recomendaciones de seguridad, por años

En los informes publicados por la CIAIM entre los años 2009 y 2015 se han formulado un total de 648 recomendaciones de seguridad, distribuidas por materia y destinatario de acuerdo con las tablas siguientes:

Tabla 10. Distribución de las recomendaciones de seguridad por tipo de destinatario y año

Tipo de destinatario de las recomendaciones	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
Administración Pública	8	63	96	35	31	34	33	300
Colectivo	22	37	34	17	3	2	10	125
Persona / Empresa	14	13	35	46	63	36	16	223
Total	44	113	165	98	97	72	59	648

Tabla 11. Distribución de las recomendaciones de seguridad por materia y año

Materia de las recomendaciones	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
Cumplimiento o normas y protocolos	10	20	30	6	5	10	8	89
Formación	4	31	28	20	13	2	6	104
Gestión seguridad / operación	12	14	24	35	43	26	19	173
Inspección	3	16	23	9	10	4	6	71
Mejora de diseño	14	15	21	13	15	12	9	99
Normativa		17	36	13	10	18	8	102
Sanción	1		3	2	1	0	3	10
Total	44	113	165	98	97	72	59	648

* * *



ANEXO I – LISTADO DE RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD

Código	Destinatario	Texto
R-2015-02-1	Cofradías de pescadores y Asociaciones de Armadores	Que promuevan y programen el aprendizaje de las técnicas y oficios propios de estas embarcaciones.
R-2015-02-2	Dirección General de la Marina Mercante	Que, en la medida de lo posible, establezca un plan de formación específico de inspección de embarcaciones de madera dirigido a sus inspectores de buques, e intensifique las inspecciones en este tipo de embarcaciones.
R-2015-03-1	Compañía del B/M CITADEL, FLAG SHIP MANAGEMENT COMPANY B.V.	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.
R-2015-03-2	Capitanía Marítima de Sevilla	Que denuncie todas aquellas actividades que afectan a la seguridad marítima en el río Guadalquivir ante las autoridades competentes,

Código	Destinatario	Texto
		especialmente si dichas actividades son irregulares (tráfico de estupefacientes, pesca ilegal...) para que sean perseguidas, y las embarcaciones irregulares retiradas del río.
R-2015-03-3	Capitanía Marítima de Sevilla	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.
R-2015-03-4	Consejería de Agricultura y Pesca y Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía	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.
R-2015-03-5	Ministerio del Interior y a la Guardia Civil	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.
R-2015-03-6	Autoridad Portuaria y a la Capitanía Marítima de Sevilla	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.
R-2015-03-7	Corporación de	Se debería respetar el reparto de funciones en un

Código	Destinatario	Texto
	Prácticos del Puerto de Sevilla y Ría del Guadalquivir	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.
R-2015-03-8	Corporación de Prácticos del Puerto de Sevilla y Ría del Guadalquivir	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.
R-2015-03-9	Corporación de Prácticos del Puerto de Sevilla y Ría del Guadalquivir	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.
R-2015-03-10	Ministerio de Fomento, Autoridad Portuaria de Sevilla, Consejería de Agricultura y Pesca y Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía	Que impulsen la elaboración de un instrumento normativo específico que permita resolver los aspectos de seguridad de la navegación en el Río Guadalquivir.
R-2015-04-1	Dirección General de la Marina Mercante	Que elimine la posibilidad de que la autocertificación anual del RD 543/2007 la tenga que firmar personal sin cualificación técnica marítima para ejercer la función de inspección
R-2015-04-2	Dirección General de la Marina Mercante	Que revise la situación de embarcaciones similares por si pudieran presentar los mismos problemas
R-2015-04-3	Dirección General de la Marina Mercante	Que establezca la obligatoriedad de contratar un seguro para todo tipo de embarcaciones de pesca
R-2015-06-1	Autoridad Portuaria	Que procedan a reposicionar las ayudas a la navegación y/o implementen las medias adecuadas para evitar la repetición de

Código	Destinatario	Texto
		accidentes y situaciones de riesgo similares.
R-2015-06-2	Autoridad Portuaria	Que considere modificar las condiciones del servicio de practica para garantizar que las embarcaciones desde las que se presta el servicio de practica son idóneas para permitir el embarque del práctico en el exterior del límite de la zona de practica en condiciones meteorológicas y marítimas que aconsejen la presencia de un práctico a bordo.
R-2015-06-3	Capitanía Marítima	Que estudie, apruebe y comunique las condiciones necesarias para una navegación segura por el canal de entrada al Puerto de Mahón.
R-2015-06-4	Compañía Armadora	Que establezca las medidas oportunas para evitar las situaciones en las que la rutina pueda acarrear situaciones de riesgo.
R-2015-07-1	Dirección General de la Marina Mercante	Que estudie métodos más eficaces que las portas reglamentarias para el desalojo de grandes cantidades de agua embarcada sobre cubierta, con vistas a su implantación a bordo de embarcaciones de pesca
R-2015-09-1	Patrón/ armador	Que se asegure que, desde la posición de gobierno, tenga visibilidad en todo momento, en todo el horizonte y sea cualquiera la posición que ocupe, sobre todo en las zonas y condiciones y lugares en que pueda existir algún riesgo.
R-2015-09-2	Patrón/ armador	Que valore la posibilidad de instalar un sistema de gobierno de la embarcación en un punto cercano a la mampara de protección desde el que tenga mayor visibilidad.
R-2015-09-3	Patrón/ armador	Que observe escrupulosamente las normas sobre velocidad, vigilancia y precauciones a tomar en las zonas de baño.
R-2015-09-4	Ayuntamiento de Vigo (Medio Ambiente)	Que considere balizar la zona de baño donde ocurrió el accidente.
R-2015-09-5	Ayuntamiento de Vigo (Medio Ambiente)	Que intensifique la vigilancia de conductas peligrosas en zonas de baño, incoando los expedientes administrativos correspondientes.
R-2015-11-1	A la Dirección General de la Marina Mercante y al Ministerio de Empleo y Seguridad Social	Que, en el ámbito de sus propias competencias, hagan obligatorio el uso y fomenten el diseño de chalecos salvavidas de trabajo que sean cómodos para realizar trabajos sobre cubierta
R-2015-13-1	Armadores de ambos Buques	Que los responsables de la gestión de la seguridad reciban formación en la misma, en concreto sobre las razones por las que se investigan las causas técnicas de los accidentes y la necesidad y obligación de cooperar con los organismos de investigación de accidentes e incidentes marítimos para mejorar la seguridad marítima.

Código	Destinatario	Texto
R-2015-13-2	Armadores de ambos Buques	Que establezcan un procedimiento para las comunicaciones por VHF desde el puente que permita cumplir con el Reglamento de Radiocomunicaciones y con la resolución A.954 (23) de la OMI sobre el "Uso apropiado de los canales de ondas métricas en el mar" en su anexo, "Directrices sobre el uso del equipo de ondas métricas en el mar" y den a sus tripulaciones la formación adecuada en el mismo.
R-2015-13-3	SASEMAR	Que analicen este accidente con mercancías peligrosas en el centro de la Bahía y evalúen la posibilidad de optimizar los medios de que disponen los tres organismos que vigilan simultáneamente el tráfico marítimo en la Bahía de Algeciras para evitar situaciones como la descrita. Que, en su caso, implanten las medidas que se deriven del análisis efectuado.
R-2015-13-4	Corporación de prácticos de Algeciras.	Que analicen los procedimientos de embarque y desembarque con un único práctico para dos servicios de practicaaje, uno de salida y otro de entrada, prácticamente simultáneos, respecto del punto de embarque de prácticos, las velocidades, posición y rumbos que sigan ambos buques de forma que no queden a rumbo de colisión y en una situación de aproximación excesiva con capacidad de maniobra limitada.
R-2015-13-5	Empresa responsable de la gestión náutica del B/Q WISBY ARGAN	Que establezcan un procedimiento de puente que cumpla estrictamente con la Regla VIII/2 y las Secciones A-VIII/2 y B-VIII/2 del Código de formación. Convenio STCW 78 enmendado.
R-2015-15-1	Dirección General de la Marina Mercante	Que, en la medida de lo posible, establezca un plan de formación específico de inspección de embarcaciones de madera dirigido a sus inspectores de buques, e intensifique las inspecciones en este tipo de embarcaciones
R-2015-18/1	Empresas armadoras de buques y embarcaciones auxiliares de bateas de mejillones (bateeiros) en general.	Independientemente de otras connotaciones legales o administrativas, si la explotación de sus buques y embarcaciones implica la navegación entre rías, con salida a la mar o, sin que se produzca tal salida expuestos a condiciones desfavorables de mar y viento, dicha explotación no debe ser realizada por embarcaciones que solo puedan navegar con seguridad en zonas abrigadas. El diseño de una embarcación de este tipo y su posterior clasificación deben ser congruentes con la navegación más dificultosa que vaya a realizar.
R-2015-18/2	Empresas armadoras de buques y embarcaciones auxiliares de bateas de mejillones (bateeiros) en	En caso de que la navegación fuera de las rías sea ocasional, deben solicitar el correspondiente permiso de Capitanía Marítima, que establecerá las condiciones en que deberá ejercitarse ese permiso, de acuerdo a las características de la embarcación, de la carga, del viaje a ser

Código	Destinatario	Texto
	general.	realizado, de las condiciones meteorológicas y marítimas, del equipamiento existente a bordo, etc.
R-2015-18/3	Empresas armadoras de buques y embarcaciones auxiliares de bateas de mejillones (bateiros) en general.	Se deben revisar a nivel general los procedimientos empleados en la carga de los buques y embarcaciones bateirias, con especial atención a dos puntos: el cumplimiento estricto de las disposiciones del libro de estabilidad de cada buque y, en caso de transportar cantidades importantes de mejillón a granel sobre cubierta, su compartimentado y enrasado.
R-2015-18/4	Empresas armadoras de buques y embarcaciones auxiliares de bateas de mejillones (bateiros) en general.	La EAP PAQUITO N° DOS era una embarcación intrínsecamente segura si se empleaba de acuerdo a su "manual de instrucciones", esto es, su libro de estabilidad con instrucciones al patrón entregado junto con la embarcación. Esa seguridad intrínseca se perdió, aparte de por la carga, cuando la embarcación navegó con la puerta de acceso a la sala de máquinas abierta. En navegación, aunque sea dentro de la ría, la carga debe ir trincada y la embarcación preparada a son de mar con sus aberturas al exterior cerradas.
R-2015-18/5	Empresas armadoras de buques y embarcaciones auxiliares de bateas de mejillones (bateiros) en general.	Se debe poner especial cuidado en el estudio y preparación de aquellas navegaciones o cargas que claramente se salgan de las habituales de la embarcación, independientemente de que dicha carga o navegación precise o no un permiso especial por parte de la Administración Marítima. Las circunstancias que acompañan a la actividad en el interior de una ría no son necesariamente equiparables a las que se producen al salir de ellas, y las costumbres y "vicios" adquiridos en el interior pueden suponer graves contratiempos fuera.
R-2015-18/6	Empresas armadoras de buques y embarcaciones auxiliares de bateas de mejillones (bateiros) en general.	En este caso, al estar empleando la embarcación en actividades para las que no estaba preparada, la tripulación no disponía de todos los medios exigibles por la normativa para emitir una alerta de socorro o realizar un abandono repentino efectivo. Se recomienda por tanto que las empresas armadoras refuercen la cultura de seguridad, en un sentido amplio, a bordo de sus buques y de sus estructuras en tierra.
R-2015-18/7	Empresa armadora PAQUITO S.L.	Debe establecer una política de seguridad a bordo de sus embarcaciones, sean propias o fletadas, en la que se establezcan claramente los roles, responsabilidades y líneas de comunicación.
R-2015-19/1	Administración marítima francesa	Que establezca unos requisitos mínimos de formación náutica para las tripulaciones de embarcaciones de recreo a vela en navegación de altura.

Código	Destinatario	Texto
R-2015-21/1	Compañía ACCIONA TRASMEDITERRANEA	Introducir en su Sistema de Gestión de la Seguridad las instrucciones necesarias para la comprobación regular de las fuentes de alimentación de las tarjetas del sistema de control de las LIPS de sus buques.
R-2015-21/2	Compañía AEROMARINE	Revisar sus procedimientos a fin de que se recabe del fabricante las interfaces necesarias para la conexión a un RDT de sistemas vitales para la propulsión y el gobierno de los buques.
R-2015-21/3	Dirección General de la Marina Mercante	Como responsable de la gestión del registro de empresas instaladoras de equipos radioeléctricos, exigido por RD 1185/2011, que haga llegar una copia de este informe a las empresas integrantes de este registro que efectúen instalaciones de RDTs, a efectos de información y mejora de sus procedimientos.
R-2015-23-1	Dirección General de la Marina Mercante	Que regule, por el medio más conveniente, la inspección de los elementos de estiba de la carga en pesqueros, tales como las panas.
R-2015-26/1	Servicio de Prevención mancomunado Mar Seguro de Galicia	Que realice las evaluaciones analizando las tareas a realizar por cada persona que ocupa un puesto de trabajo concreto, evitando las generalidades.
R-2015-26/2	Autoridades laborales	Que estudien la posibilidad de establecer o dar orientaciones para determinar una tripulación mínima de servicio, que en número adecuado pueda realizar todas las tareas que demanda la actividad pesquera, de acuerdo con las características de las zonas en que trabajen, época del año, pesquerías, modalidad de arte, etc.
R-2015-26/3	Autoridades laborales	Que intensifiquen las campañas de inspección para analizar las evaluaciones de riesgos laborales efectuadas en las embarcaciones de pesca, para conocer la conformidad e idoneidad de las mismas respecto del tipo de embarcación, arte, pesquería, número de tripulantes, elementos de seguridad y de protección utilizados y su emplazamiento, etc.
R-2015-26/4	Autoridades laborales	Intencionadamente separado del anterior, que establezcan campañas de inspección de las embarcaciones pesqueras para conocer la conformidad e idoneidad de los planes de prevención de riesgos laborales aprobados respecto de las evaluaciones efectuadas, así como del grado de cumplimiento por el armador y los tripulantes de lo contenido en el plan de prevención aprobado para la embarcación, o del grado de implantación del mismo, caso de que el plan sea conforme e idóneo.
R-2015-28-1	Compañía armadora del B/RP MARIA DOLORES	Que impartan formación de BRM (Bridge Resource Management) a sus capitanes y oficiales de puente.
R-2015-28-2	Patrón de la	Que extreme la vigilancia en la navegación

Código	Destinatario	Texto
	embarcación de pesca	cuando las condiciones de visibilidad son malas.
R-2015-28-3	Patrón de la embarcación de pesca	Que realicen señales acústicas cuando naveguen en zonas de visibilidad reducida
R-2015-29-1	Autoridad Portuaria de Algeciras	Que estudie si en la zona de la ciaboga d embocadura al puerto se dan condiciones locales de viento que afectan a la seguridad de la navegación.
R-2015-29-2	Autoridad Portuaria de Algeciras	Que instale anemómetros suficientes en las zonas más sensibles a la seguridad a la navegación, a cuyos datos puedan acceder la Corporación de Prácticos y la Capitanía Marítima de Algeciras, que indiquen dirección del viento y velocidad a los buques entrantes.
R-2015-29-3	Autoridad Portuaria de Algeciras	Que establezca un procedimiento escrito de gestión de las reclamaciones que la Corporación de Prácticos pueda hacer al respecto de la seguridad marítima.
R-2015-29-4	Autoridad Portuaria de Algeciras	Que haga un análisis de los riesgos que supone para la seguridad el atraque en el dique Sagrado Corazón, en el punto en el que se produjo el accidente, teniendo en cuenta el tamaño de los buques que recalán en el puerto y las condiciones meteorológicas y marítimas locales a las que se pueden enfrentar en la zona de maniobra.
R-2015-29-5	Capitanía Marítima de Algeciras	Que establezca, junto con la Corporación de Prácticos de Tarifa, un procedimiento escrito en el que se definan las condiciones para que se produzca el cierre del puerto por razones de seguridad marítima especificando las características del mar y el viento, su dirección, duración e intensidad, los medios para la transmisión de la información y la notificación de las decisiones.
R-2015-29-6	Autoridad Portuaria de Algeciras y a la Corporación de Prácticos del puerto de Tarifa,	Que definan con las compañías que operan desde Marruecos con naves de alta velocidad un procedimiento escrito de autorización de entrada en el puerto de Tarifa antes de que salgan del puerto de origen, anticipando y evitando la comunicación con los prácticos se produzca justo en el momento de la recalada, por lo que este hecho pudiera repercutir en la autorización de la entradas de los buques a puerto.
R-2015-30-1	Armador del pesquero	Que no realice obras de reforma sin autorización
R-2015-31-1	Dirección General de la Marina Mercante	Que estudie extender la obligación de equipar alarmas de sentina a todos los buques y embarcaciones auxiliares de pesca.

* * *



ANEXO II - CLASIFICACIONES UTILIZADAS

TIPO DE BUQUE

Buque mercante o de carga:

Buque diseñado para el transporte comercial de distintos tipos de cargas, mercancías o productos, y hasta 12 pasajeros.

Buque de pesca:

Buque equipado o utilizado comercialmente para la captura de peces u otros recursos vivos del mar.

Buque de pasaje:

Diseñado para transportar más de 12 pasajeros.

Buque de servicios especiales:

Buque diseñado para realizar servicios especiales, y no para el transporte de bienes o personas.

Buque de navegación fluvial:

Buque diseñado para navegar principalmente en aguas fluviales o interiores.

Embarcación de recreo:

Embarcación no comercial diseñada para uso deportivo o recreativo.

Unidad naval:

Buque que opera bajo el mando de la Armada u otra organización militar.

Sumergible:

Buque o embarcación diseñada para operar principalmente bajo el agua.

WIG:

Embarcación multimodal diseñada para operar principalmente volando sobre la superficie del mar aprovechando el efecto suelo.

Desconocido:

No es posible determinar el tipo de embarcación.

TIPO DE SUCESO

Abordaje:

Golpe de un buque contra otro, independientemente de que uno u otro buque, o ambos, estuvieran en navegación, fondeados o atracados.

Accidente operacional / Hombre al agua:

Incidente donde resultan afectadas una o más personas, en relación con las operaciones del buque.

Colisión:

Golpe de un buque contra un objeto externo, distinto de otro buque. El objeto golpeado puede ser flotante (carga perdida por un buque, hielo, etc) o fijo. No se incluye el contacto con el fondo marino ni contra un objeto volador.

Daño al barco o al equipo:

Daños a los equipos o sistemas del buque, que no esté contemplado por otro tipo de suceso.

Fallo estructural:

Un fallo que afecte a la resistencia estructural global del buque.

Incendio / explosión:

Ignición no controlada de sustancias químicas inflamables y otros materiales a bordo de un buque:

El incendio se caracteriza por la presencia de calor, humo, llamas ó cualquier combinación de ellas.

La explosión se caracteriza por la generación de una onda de presión.

Inundación / hundimiento:

Ingreso de agua a bordo del buque. Sólo se considerará un suceso como hundimiento cuando no se conozcan los detalles de la inundación causante de la pérdida del buque. La inundación puede ser:

- progresiva, si el ingreso de agua al buque es gradual, o
- masiva, si el flujo de agua es considerable.

Pérdida:

Desaparición del buque sin disponer de información sobre las circunstancias del suceso tras un período de tiempo razonable.

Pérdida de control:

Pérdida total o temporal de la capacidad de maniobra del buque, del suministro eléctrico, o de la capacidad de contener la carga u otras sustancias. Se puede distinguir entre:

- Pérdida de potencia eléctrica
- Pérdida de potencia propulsora
- Pérdida de control direccional (capacidad de maniobrar el buque)
- Pérdida de contención (vertido accidental, daños a la carga o a otras sustancias a bordo)

Varada / embarrancada:

Golpe de un buque con arrancada contra el fondo marino, la costa o un pecio.

Vuelco / escora:

Pérdida de la capacidad de un buque de flotar adrizado debido a una estabilidad inicial negativa (altura metacéntrica negativa), o a un desplazamiento transversal del centro de gravedad del buque, o a la acción de fuerzas externas.

* * *

ANEXO III – MIEMBROS DEL PLENO DURANTE 2015

CARGO	PROPUESTOS POR	TITULARES	SUPLENTES
Presidente	Nombrado por el Titular del Ministerio	D. Eduardo Cruz Iturzaeta (hasta el 25.11.2015) D. Jesús Panadero Pastrana (desde el 26.11.2016)	
Vicepresidente		D. Fernando Yllescas Ortiz	
Secretario	Funcionario del Ministerio de Fomento	D. Francisco Mata Álvarez-Santullano	
Vocales	Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española	D. Germán de Melo Rodríguez	D. José María Arrojo Fernández
	Colegio Oficial de Ingenieros Navales y Oceánicos	D. Fernando Yllescas Ortiz (Vicepresidente de la CIAIM)	D. Rafael Gutiérrez Fraile
	Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros	D. Francisco Javier Martínez Couto	D. Pedro Riveiro Domínguez
	Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas	D.ª María Jesús Martín Soldevilla	D. Antonio Lechuga Álvaro
	Secretaría General de Pesca (Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente)	D. Jerónimo Hernández Riesco	D. Florencio Perujo Dávalos
	Agencia Estatal de Meteorología	D. Manuel Patricio López Carmona	D.ª Mª Milagros García-Pertierra Marín