

**CIAM**

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



**GOBIERNO  
DE ESPAÑA**

**MINISTERIO  
DE FOMENTO**

**MEMORIA  
ANUAL  
2012**

## 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.

Edita: Centro de Publicaciones  
Secretaría General Técnica  
Ministerio de Fomento ©  
NIPO: 161-13-172-6

COMISIÓN PERMANENTE DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES MARÍTIMOS

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

E-mail: [ciaim@fomento.es](mailto:ciaim@fomento.es)  
<http://www.ciaim.es>

Paseo de la Castellana, 67  
28071 Madrid (España)

## Contenido

NATURALEZA, ESTATUTO JURÍDICO, ORGANIZACIÓN .....	7
Organización de la CIAIM .....	8
Procedimiento de investigación de accidentes marítimos .....	9
Actividad de la CIAIM durante el año 2012 .....	11
Actividad internacional .....	11
ESTADÍSTICAS DE ACCIDENTES .....	13
Año 2012.....	14
Buques y embarcaciones.....	16
Análisis .....	18
INFORMES PUBLICADOS .....	20
RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD.....	24
Datos globales de recomendaciones de seguridad, por años.....	28
ANEXO I – LISTADO DE RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD.....	29
ANEXO II – CLASIFICACIONES UTILIZADAS .....	43
TIPO DE BUQUE.....	43
TIPO DE SUCESO.....	44
ANEXO III – MIEMBROS DEL PLENO DURANTE 2012.....	46

Eduardo Cruz Iturzaeta

## **PRESIDENTE DE LA CIAIM**



A la investigación de accidentes se la ha llamado 'investigación forense' por el directo paralelismo que se percibe entre la medicina forense, que investiga escenarios de daños a personas y sus causas, y la investigación de accidentes que busca las causas y fallos que los produjeron. Este paralelismo acaba pronto porque el médico forense informa lo que descubre a jueces y policía e interviene destacadamente en el proceso judicial que determina culpas y responsabilidades. Por el contrario, la investigación de accidentes, en particular los marítimos que son la función de la CIAIM, se plasma en Informes que se hacen públicos sin restricciones, que contienen información de lo descubierto y concluido y que formulan recomendaciones que puestas en práctica contribuirán a que no se repitan los accidentes investigados. La norma prohíbe expresamente a la CIAIM la determinación de culpables de los accidentes ni la atribución de responsabilidades. Cosa distinta es que en los tribunales de justicia se manejen Informes de la CIAIM, que siempre será por el exclusivo interés de las partes o de la justicia.

Ese paralelismo se sigue acabando pronto. El médico forense siempre cuenta con víctimas, restos, huellas, objetos, pistas diversas, etc. que le permiten hallar causas y apuntar a culpables. Al investigador de accidentes marítimos le sucede con frecuencia que, por ejemplo, tiene que investigar las causas del hundimiento de un buque, pero sin buque, sin personas, sin restos, sin mensajes, lo que complica enormemente su labor e incide en los resultados de la investigación.

Investigar accidentes es buscar sus causas y recomendar medidas para evitar se repitan. Descubrir las causas de un accidente es descubrir los fallos que se han cometido. Muchos, demasiados fallos, son de personas, tanto cuando actúan individualmente o cuando lo hacen perteneciendo a una organización, una administración o una empresa. Los fallos detectados siempre evidencian carencias, prisas, confianzas temerarias, descoordinación, etc., por parte de las personas implicadas y con frecuencia también de niveles superiores. Descubrir los fallos que originan accidentes es el objeto de la investigación, pero puede ser delicado. La mejor manera de asegurar que la CIAIM es eficaz y libre

en sus investigaciones es tener el más alto grado posible de independencia funcional ante posibles presiones interesadas.

Así lo entendió el legislador español y así lo dispuso como principio de funcionamiento de las tres comisiones de investigación de accidentes del Ministerio de Fomento, la CIAF (ferroviarios), la CIAIAC (aéreos) y la CIAIM (marítimos), adscritas a la Subsecretaría de este Departamento. La CIAIM no es propiamente Administración marítima ni tiene funciones de salvamento marítimo.

Estas comisiones funcionan en dos planos o niveles de actuación: la Secretaría y el Pleno, que son dos órganos bien diferenciados con responsabilidades distintas que convergen armoniosamente para alcanzar el mismo fin. En la CIAIM, la Secretaría está integrada por los investigadores, en varios niveles, el personal informático y el de apoyo. A su frente está un Secretario. El personal de la Secretaría es funcionario del Estado. La Secretaría tiene la responsabilidad de investigar los accidentes y formular las correspondientes propuestas de Informes, llamados Borradores, que remite al Pleno.

El Pleno, además de otras funciones que le asigna la norma, es el órgano que revisa y aprueba los Borradores de Informes para su difusión al sector marítimo y a los interesados en soporte de papel y también en su página web. El Pleno no existe en otros países que investigan accidentes, al menos los accidentes marítimos. Hay personas que se preguntan por la razón de que exista el Pleno o que son críticas con el Pleno. El Pleno es la última garantía de independencia funcional en la investigación de accidentes. Los miembros del Pleno son nombrados por el Ministro para un plazo dado. No perciben salario por su actuación en la CIAIM. En la norma reguladora de la CIAIM no está definida la capacidad del Ministro para cesar a los miembros del Pleno antes del vencimiento del plazo de su nombramiento. Sus respectivos ceses se producirán, además del vencimiento de su nombramiento, por las típicas causas de falta de salud, incumplimiento de funciones o condena firme por un tribunal.

Los investigadores tienen que aportar mucha dedicación para llevar a cabo la complicada tarea investigativa de cada accidente, que luego han de plasmar en los Borradores de Informes que remiten al Pleno. Es satisfactorio afirmar que, en general, estos Borradores son de gran calidad. A continuación, los miembros del Pleno, dentro de un plazo dado, revisan individualmente cada Borrador de Informe y presentan

por escrito sus respectivas observaciones o reparos o propuestas de mejora. Los miembros del Pleno están en permanente contacto informático con la Secretaría y a través de esta se contactan entre sí. Se reúnen con frecuencia.

En las sesiones del Pleno se consideran todas las observaciones formuladas a cada Borrador y se discute y acuerda la procedencia de modificar el Borrador en estudio, siempre con una actitud constructiva, imparcial e independiente, para tratar de que, en la medida de lo posible, los Informes de cada accidente sean lo más completos, tengan la mayor lógica interna, sean precisos conceptual y sintácticamente, tengan un carácter práctico, de fácil comprensión, intentando lograr la mayor claridad y, en su caso, buscando la generalización que sea razonable y también considerando si procede extender su ámbito de aplicación. Este procedimiento se repite las veces que sea necesario generando Borradores sucesivos, generalmente no más de tres, hasta acordar el texto definitivo del Informe de cada accidente marítimo, que se circula para su publicación e inserción en la página web del Ministerio.

El Pleno no es, ni quiere ser, órgano de censura de la Secretaría, antes al contrario, es el complemento convergente en busca del mismo fin. El Pleno trata de aportar a los Informes una visión externa tanto en lo general como en el detalle, basada en el conocimiento, independencia, experiencia y espíritu de trabajo de sus miembros.

Puede afirmarse, sin caer en autoelogios fuera de lugar, que con la realmente modesta dimensión personal y funcional de la CIAIM, se ha logrado un claro reconocimiento europeo e internacional por sus logros y aportaciones para incrementar la seguridad marítima y la prevención de la contaminación del mar. Una prueba es el apreciable número de Informes producidos, en su práctica totalidad bien recibidos y aceptados por el sector marítimo.

Bilbao, agosto de 2013

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'E. M. ...'.



## **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 marítimos, la formulación de recomendaciones de seguridad para tratar de evitar que los accidentes vuelvan a suceder, y la publicación de los informes resultantes de la investigación de los accidentes.

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 el establecimiento de culpa o responsabilidad alguna.

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 para la investigación de siniestros e incidentes marítimos, adoptado por la Organización Marítima Internacional (OMI) anejo a la Resolución A.849(20) de la Asamblea de la OMI, de 27 de noviembre de 1997, 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 en el año 2012.

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 Secretaría está compuesta por quince personas, de las cuales diez son investigadores<sup>1</sup>. Funcionalmente la Secretaría se estructura en tres equipos de trabajo, que de forma rotatoria atienden las investigaciones de los accidentes marítimos 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 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

---

<sup>1</sup> Durante el año 2012 una plaza de investigador estuvo vacante, reduciéndose el número de investigadores en activo a nueve.

cuyo ámbito territorial ha sucedido el accidente. Hay que destacar que la colaboración de la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM), de todas sus Capitanías Marítimas y de SASEMAR con la CIAIM es total, y que sin su colaboración no sería posible realizar la mayoría de las investigaciones.

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 desestimará la investigación del suceso, en cuyo caso el Secretario procede al archivo de las actuaciones.

Si es preciso, 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, en cumplimiento de la normativa vigente éste se debe enviar 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 en la investigación.
- 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 eventuales 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 OMI<sup>2</sup> a la EMSA<sup>3</sup>, 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 2012**

En el año 2012 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 68<sup>4</sup> notificaciones de accidentes e incidentes marítimos. El Pleno también examinó y aprobó un total de 51 informes de accidentes e incidentes marítimos. De ellos, 12 fueron discutidos en dos reuniones distintas.

Con motivo de las investigaciones abiertas durante el año, los investigadores de la CIAIM realizaron 36 viajes para examinar los buques y embarcaciones accidentados, tomar declaraciones a personas afectadas o testigos, o realizar otro tipo de labores de campo.

Dos de estas reuniones tuvieron lugar en Italia, con motivo de la investigación del accidente del crucero COSTA CONCORDIA.

### **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 2012 la CIAIM participó en dos reuniones ordinarias del grupo, mantenidas en la sede de la EMSA en Lisboa en los meses de marzo y noviembre.

---

<sup>2</sup> Organización Marítima Internacional

<sup>3</sup> Agencia Europea de Seguridad Marítima, EMSA por sus siglas en inglés

<sup>4</sup> 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 2012 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.

A pesar de que durante varios años la CIAIM ha formado parte del MAIF (*Marine Accident Investigators' International Forum*), la actual coyuntura de contención del gasto ha aconsejado suspender temporalmente la participación de la CIAIM en dicho foro.

\* \* \*



## ESTADÍSTICAS DE ACCIDENTES

En esta sección se presentan datos de los accidentes e incidentes marítimos ocurridos durante el año 2012 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 CIAIM<sup>5</sup>.

---

<sup>5</sup> 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

## Año 2012

La CIAIM ha recibido 64 notificaciones de accidentes e incidentes marítimos ocurridos durante 2012, 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 34 accidentes, y decidió no realizar una investigación en profundidad de los 30 sucesos restantes. De los accidentes investigados, cuatro 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 2012.

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

Tipología de sucesos ocurridos en 2012	Número de sucesos notificados a la CIAIM		Número de sucesos Investigados	
Abordaje	9	14%	5	15%
Accidente operacional	9	14%	7	21%
Colisión	7	11%	2	6%
Daño al barco o al equipo	2	3%	1	3%
Fallo estructural	1	2%	1	3%
Incendio / explosión	4	6%	0	0%
Inundación hundimiento /	10	16%	6	18%
Pérdida de control	5	8%	1	3%
Varada/embarancada	16	25%	10	29%
Vuelco/escora	1	2%	1	3%
<b>Total</b>	<b>64</b>	<b>100%</b>	<b>34</b>	<b>100%</b>

En los 64 accidentes e incidentes notificados a la CIAIM se registraron un total de 43 fallecidos y desaparecidos, y 25 heridos graves. El número de buques y embarcaciones perdidos en estos sucesos asciende a 17. Entre estos accidentes es preciso destacar dos. Por una parte, la

---

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.

embarrancada del buque crucero COSTA CONCORDIA cerca de la isla de Giglio, en el mar Tirreno. En este accidente fallecieron o desaparecieron 32 personas, una de ellas de nacionalidad española, motivo por el cual la CIAIM ha participado en la investigación del accidente, liderada por Italia, de acuerdo con los preceptos del Código de Investigación de Siniestros Marítimos de la OMI y la Directiva 2009/18/CE. Según el informe oficial de la investigación realizada, ya publicado, en el accidente hubo 157 heridos, de los cuales 20 precisaron hospitalización.

También destaca el hundimiento del pesquero AMABAL I, con bandera de Mauritania, en aguas mauritanas, con el balance final de cuatro fallecidos. Aunque dos marineros españoles navegaban a bordo, no se encuentran españoles entre los fallecidos. En este caso la CIAIM acordó no investigarlo en detalle al considerar que el suceso no entraba en los supuestos de aplicación de la normativa vigente de investigación de accidentes marítimos en España.

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

Tipo de suceso	Accidente grave	Accidente leve	Accidente muy grave	Incidente	Total
Abordaje	5	4	0	0	9
Accidente operacional / Hombre al agua	3		6	0	9
Colisión contra un objeto	1	4	1	1	7
Daño al barco o al equipo	1	0	0	1	2
Fallo estructural	0	0	1	0	1
Incendio / Explosión	2	0	2	0	4
Inundación / Hundimiento	2	0	7	1	10
Pérdida de control (incluye contaminación)	2	1	0	2	5
Varada / Embarrancada	7	5	4	0	16
Vuelco / Escora	0	0	1	0	1
<b>Total</b>	<b>23</b>	<b>14</b>	<b>22</b>	<b>5</b>	<b>64</b>

Sin tener en cuenta los dos casos mencionados, el número de fallecidos, desaparecidos y heridos graves en el año 2012 se eleva a cinco, tres y cinco, respectivamente.

En los 64 sucesos notificados a la CIAIM se perdieron un total de 17 buques y embarcaciones, de los cuales 15 eran pesqueros.

**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	18	28%	7	21%
Asturias	2	3%	1	3%
Cantabria	2	3%	2	6%
Cataluña	4	6%	2	6%
Comunidad Valenciana	5	8%	4	12%
Galicia	15	23%	9	26%
Islas Baleares	1	2%	1	3%
Islas Canarias	6	9%	3	9%
País Vasco	1	2%	1	3%
Aguas exteriores	10	16%	4	12%
<b>Total</b>	<b>64</b>	<b>100%</b>	<b>34</b>	<b>100%</b>

### Buques y embarcaciones

En los 64 sucesos ocurridos en el 2012 notificados a la CIAIM estuvieron implicados un total de 73 buques y embarcaciones, que responden a la tipología mostrada en la Tabla 4.

En torno a 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. La distribución de pesqueros implicados en accidentes, por tipo de aparejo y eslora total del buque, se muestra en la Tabla 5.



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	
Carga	18	25%	10	26%
Pasaje	11	15%	7	18%
Pesquero	35	48%	22	56%
Recreo <sup>6</sup>	3	4%	0	0%
Servicios especiales	6	8%	0	0%
<b>Total</b>	<b>73</b>	<b>100%</b>	<b>39</b>	<b>100%</b>

Tabla 5. Número de pesqueros en sucesos notificados e investigados, por tipo de aparejo y tramo de eslora

Tipo de aparejo	Eslora Total (m)					Total
	< 6	6-12	12-18	18-24	>= 24	
Arrastre de fondo con puertas	0	1	2	3	4	10
Cerco con jareta	0	0	0	2	3	5
Palangre de deriva	0	0	0	1	1	2
Palangre de fondo	0	0	1	2	1	4
Artes menores	0	6	4	1	2	13
desconocido	0	0	0	0	1	1
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>9</b>	<b>12</b>	<b>35</b>

Estos datos contrastan con la distribución de la flota pesquera española, que se presenta en la Tabla 6. Es significativo que la tercera parte de los accidentes notificados en pesqueros corresponde a buques de más de 24 m de eslora, tramo que constituye una minoría en la flota pesquera nacional. Igualmente, la tercera parte de los accidentes notificados ocurren a bordo de buques de arrastre con puertas; categoría a la que corresponden únicamente el 10% de los pesqueros censados.

<sup>6</sup> Los accidentes en 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

**Tabla 6. Número de pesqueros españoles, por tramo de eslora total y por aparejo de pesca, a fecha mayo de 2013 (fuente: Censo Europeo de Flota Pesquera)**

Tipo de aparejo	Eslora Total (m)					Total
	< 6	6-12	12-18	18-24	>= 24	
Arrastre fondo puertas	-	24	225	423	419	1091
Cerco con jareta	-	50	239	198	171	658
Palangre deriva	-	5	49	39	149	242
Palangre fondo	177	616	109	39	83	1024
Artes menores (volanta, trasmallo...)	3138	3224	553	35	13	6963
Arrastre fondo pareja	-	-	-	-	8	8
<b>Total</b>	<b>3315</b>	<b>3919</b>	<b>1175</b>	<b>734</b>	<b>843</b>	<b>9986</b>

En cambio, los pesqueros de artes menores, que suponen el 70% de los censados, acaparan únicamente el 37% de los accidentes.

Lo anterior puede ser indicativo de que las distintas modalidades de pesca pueden llevar aparejado un distinto nivel de riesgo de accidente, pero en todo caso la desproporción entre la estructura de la flota y la distribución de accidentes en 2012 sugiere que se notifican muchos menos accidentes de los que realmente ocurren, especialmente en las embarcaciones de menor porte y de artes menores.

### Análisis

Del análisis de los accidentes notificados a la CIAIM durante los últimos años se pueden poner de relieve una serie de circunstancias que sistemáticamente se encuentran en muchas de las investigaciones.

1. La CIAIM ha investigado varios accidentes operacionales relacionados con la rotura de elementos sometidos a tensión pero no sujetos a inspección por parte de la Administración Marítima por no considerarse equipos relacionados con la seguridad marítima. Entre estos elementos se cuentan cables de aparejo de pesca, grúas de cubierta y, con más frecuencia, cadenas que intervienen en las maniobras de largado y arriado de las puertas de arrastre en el caso de buques pesqueros de arrastre con puertas. Todos estos accidentes han terminado con el fallecimiento de un tripulante. Se detecta en muchos casos que

esos elementos han podido estar sometidos a cargas superiores a las nominales de trabajo, y cercanas a las de rotura. También se detecta una gestión ineficaz de su mantenimiento. La CIAIM ha entendido que incluir estos elementos en el ámbito de inspección de la Administración Marítima podría ayudar a reducir la frecuencia con que se producen estos accidentes.

2. Hay un tipo de accidente que se produce con una frecuencia alarmante: una embarcación de pesca de pequeño porte, que faena con artes menores cerca de la costa, se ve arrastrada por las condiciones de viento y mar hacia las rocas. Los motivos pueden ser múltiples: pérdida de capacidad de maniobra por avería mecánica o al enredar un cabo o red en el eje propulsor, un exceso de confianza al faenar en zonas conocidas que ocasiona que cualquier descuido acabe en una varada, la escasez de tripulantes que obliga a los patronos a simultanear la navegación con otras tareas a bordo... Algunos integrantes del sector pesquero local en zonas de Galicia han llegado a relacionar la seguridad de las embarcaciones con la normativa autonómica que obliga a la retirada de los aparejos calados (nasas, niños..) durante los fines de semana. Es difícil establecer causas claras de este fenómeno y podría ser interesante realizar un estudio específico y en mayor profundidad de la frecuencia de estos accidentes y sus causas últimas.
3. Por último, de forma recurrente se encuentra en la pesca que algunos de los marineros que se encontraban a bordo en el transcurso del accidente no se encontraban debidamente enrolados, y al revés, marineros enrolados que no se encontraban a bordo. Si bien en la mayoría de los casos investigados dichas irregularidades no han contribuido a los accidentes investigados, parece conveniente que el sector pesquero tome conciencia de la necesidad de cumplir estrictamente con la normativa de despacho de buques.

\* \* \*



## INFORMES PUBLICADOS

Durante el año 2012 la Comisión Permanente ha publicado 44 informes de accidentes e incidentes marítimos. El título de estos informes se codifica mediante una letra (A, S o R, dependiendo del formato del informe) y un número correlativo seguido del año de publicación.

La CIAIM utiliza tres formatos distintos de informe, dependiendo de su extensión:

Informes extensos: Son informes que resultan de investigaciones complejas y con mucha documentación. Estos informes tienen decenas de páginas. El título del informe se codifica con una letra A al inicio.

Informes simplificados: Son informes menos complejos que los anteriores y por lo tanto no precisan una extensión similar. En este tipo de formato el título del informe se codifica con una letra S al inicio.

Informes reducidos: Son informes de accidentes consecuencia de sucesos fortuitos, y sobre los que no procede realizar recomendaciones de seguridad, ya que a juicio del Pleno de la Comisión no se pueden extraer enseñanzas que ayuden a prevenir accidentes similares. Es suficiente con elaborar un informe de pocas páginas que recoja los datos básicos del accidente. Estos informes se codifican con una letra R al inicio del título.

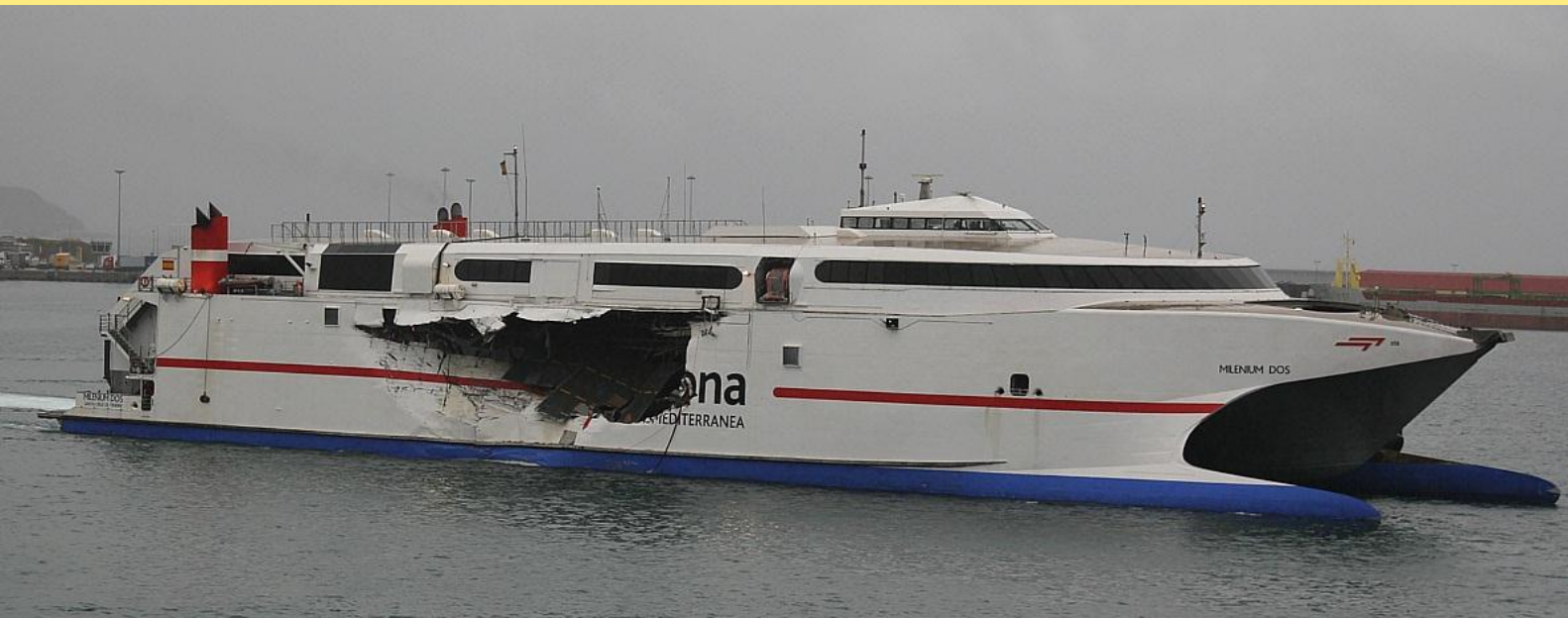
A continuación se incluye una lista de los informes publicados, durante el año 2012 por la CIAIM. Estos informes están disponibles para su descarga desde la web de la Comisión [www.ciaim.es](http://www.ciaim.es).

Informe	Buque	Descripción
S-01/2012	JOSEFA PEREZ	Entrada de dos tripulantes en un tanque de flotabilidad de la draga, resultando uno fallecido y otro herido grave por falta de oxígeno
S-02/2012	ALGATECSA UNO	Hundimiento de la embarcación auxiliar de pesca ALGATECSA UNO frente a la costa asturiana mientras era remolcada de Zumaia a Torreveja
S-03/2012	HUDSON BAY	Hundimiento de la embarcación de prácticos HUDSON BAY, cerca del muelle Ribera Uno del puerto de Melilla, por rotura de un colector del circuito de refrigeración del motor.
R-04/2012	ISABEL Y ANTONIO	Vía de agua y hundimiento del pesquero ISABEL Y ANTONIO a dos millas de la costa de Almería
R-05/2012	VOLCAN DE TIMANFAYA - CORMORAN GRANADA	En su maniobra de atraque con fuerte viento, el buque VOLCAN DE TIMANFAYA colisiona con la lancha de inspección pesquera CORMORAN GRANADA, causando daños materiales importantes
R-06/2012	VOLCAN DE TAUCE	Derrame de hidrocarburos desde el buque VOLCAN DE TAUCE, atracado en el puerto de Santa Cruz de Tenerife.
S-07/2012	CORINTHIAN II	Derrame de agua contaminada con hidrocarburos desde un tanque del buque de pasaje CORINTHIAN II en Sevilla
A-08/2012	NUEVO_LUZ	Vuelco y hundimiento del pesquero NUEVO LUZ

Informe	Buque	Descripción
		durante el virado de la red con mal tiempo, cerca de la costa de A Coruña, resultando dos tripulantes fallecidos
S-09/2012	MONTDUVER - GARCIA DEL CID	Abordaje sin daños importantes entre el pesquero MONTDUVER y el buque oceanográfico GARCIA DEL CID
A-10/2012	BAHIA DE PORTOSANTO	Vía de agua y hundimiento del pesquero BAHIA DE PORTOSANTO a 20 millas de la costa gallega
S-11/2012	VIRGEN DEL MAR	Vía de agua y hundimiento del pesquero VIRGEN DEL MAR cerca de Fuengirola (Málaga)
S-12/2012	CUNCHIÑAS	Vuelco del pesquero CUNCHIÑAS cerca de Aguiño (A Coruña) resultando dos fallecidos y un herido grave
S-13/2012	ESTESKY - TABAR	Abordaje en el puerto de A Coruña entre el mercante ESTESKY y el pesquero TABAR, resultando un fallecido
S-14/2012	DON CARLOS	Accidente operacional a bordo del pesquero DON CARLOS cerca de Gandía (Valencia), resultando fallecido su único tripulante
S-15/2012	ROQUE DEL AGUILA	Hundimiento por vía de agua del pesquero ROQUE DEL AGUILA en aguas de Mauritania
S-16/2012	BESIKTAS PERA - SUPER FAST BALEARES	Abordaje en el puerto de Valencia entre el buque tanque BESIKTAS PERA y el ferry SUPERFAST BALEARES
S-17/2012	BESIKTAS PERA	Colisión contra el muelle del buque BESIKTAS PERA en el puerto de Valencia
S-18/2012	LIBERTY TERCERO	Incendio y hundimiento de la embarcación turística de pasaje LIBERTY TERCERO en aguas de Canarias
R-19/2012	ANGEL PADRE	Caída al mar de tres tripulantes desde el pesquero ANGEL PADRE a 10 millas de Bilbao, resultando uno de ellos herido
A-20/2012	DENEB	Pérdida de estabilidad y vuelco del portacontenedores DENE B en el puerto de Algeciras
S-21/2012	O VULCANO	Caída al mar y desaparición de un tripulante del pesquero O VULCANO en la ría de A Coruña
S-22/2012	LA POLAR	Embarrancamiento del buque LA POLAR en la playa de Frejulfe en Puerto de Vega, Asturias.
S-23/2012	SIEMPRE DIABLILLO	Averías en el pesquero SIEMPRE DIABLILLO por embates de mar en la barra de la ría de San Martín de la Arena, en Suances (Cantabria)
S-24/2012	LA PLAYA UNO	Averías en el pesquero LA PLAYA UNO al tocar fondo en la barra de la ría de San Martín de la Arena, en Suances (Cantabria)
S-25/2012	SUPER CANARIAS - FAST BF MARYAM	Abordaje entre los buques SUPERFAST CANARIAS y BF MARYAM durante maniobras de atraque en el puerto de Almería
S-26/2012	MONTSERRAT	Vuelco del pesquero MONTSERRAT frente a la bocana del puerto de Arenys de Mar (Barcelona)
S-27/2012	OLIVIA - FARO DE ONS	Abordaje entre el mercante OLIVIA y el pesquero FARO DE ONS frente a las costas de Asturias
S-28/2012	UNION FAMILIAR	Hundimiento de pesquero UNION FAMILIAR en la costa de Málaga
S-29/2012	EL CESAR	Caída al mar y desaparición del patrón del pesquero

Informe	Buque	Descripción
		EL CESAR frente a la costa Asturiana
A-30/2012	MILENIUM DOS - NEW GLORY	Abordaje entre el ferry MILENIUM DOS que hacía la ruta Algeciras-Ceuta y el carguero NEW GLORY en el estrecho de Gibraltar
S-31/2012	FELIPE RUANO	Accidente operacional a bordo del atunero FELIPE RUANO durante el virado de la red en el índico, falleciendo dos tripulantes
S-32/2012	PILOTO UNO - UNION VAZQUEZ BLANCO	Abordaje entre la embarcación de prácticos PILOTO UNO y el pesquero UNIÓN VÁZQUEZ BLANCO en el puerto de Algeciras, con niebla
S-33/2012	NORDIC STANI - PRACTICOS AROSA DOS	Abordaje entre el buque mercante NORDIC STANI y la embarcación PRACTICOS AROSA DOS en la ría de Villagarcía de Arosa, resultando un fallecido
S-34/2012	BASIBINA	Vía de agua y hundimiento del pesquero BASIBINA a diez millas de Palamós (Girona)
S-35/2012	EUROFERRYS PACIFICA	Colisión del ferry EUROFERRYS PACIFICA contra la estación marítima de Ceuta durante la maniobra de atraque con niebla
S-36/2012	SIGAS ETRICK - ABUELA MARIANA	Abordaje entre el mercante SIGAS ETRICK y el pesquero ABUELA MARIANA en aguas del golfo de Cádiz
S-37/2012	NUEVO FRANCISCO JAVIER	Vía de agua y pérdida del pesquero NUEVO FRANCISCO JAVIER en aguas de Mauritania
S-38/2012	MAVERICK DOS	Embarrancada del ferry de gran velocidad MAVERICK DOS cerca de Formentera
S-39/2012	MAR DE DIOS	Embarrancada y pérdida del pesquero MAR DE DIOS en las proximidades de Porto Do Son (A Coruña)
S-40/2012	ADRIANO TERCERO	Colisión y hundimiento del buque de pasaje ADRIANO TERCERO en el puerto de Cádiz
S-41/2012	ANDALUCIA SEGUNDO	Hundimiento del pesquero ANDALUCIA SEGUNDO en aguas del golfo de Cádiz
S-42/2012	ANTIA	Embarque de agua en el pesquero ANTIA cerca de Santoña (Santander)
S-43/2012	NUEVO SIDERAL	Embarrancada y pérdida del pesquero NUEVO SIDERAL en Cabo Corrubedo (A Coruña)
A-44/2012	MANUEL ANGEL NORES	Accidente operacional a bordo del pesquero MANUEL ANGEL NORES falleciendo uno de sus tripulantes

\* \* \*



## RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD

En los informes aprobados durante 2012 por el Pleno de la CIAIM se han formulado un total de 98 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) que se sea más estricto con 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. patrones), normalmente para refrescar conocimientos o concienciar de la necesidad de cumplir estrictamente los protocolos (p.e. uso del SMSSM 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, aún 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.

**Tabla 7. Número de recomendaciones de seguridad formuladas por la CIAIM en informes publicados durante 2012, por tipo de destinatario**

Tipo de destinatario	Número de recomendaciones
Administración Pública	35
Colectivo	17
Persona / empresa	46
<b>Total</b>	<b>98</b>

**Tabla 8. Número de recomendaciones de seguridad formuladas por la CIAIM en informes publicados durante 2012, por materia**

Materia de recomendación	Número de recomendaciones
Cumplimiento normas y protocolos	6
Formación	20
Gestión seguridad / operación	35
Inspección	9
Introducción de mejoras en los diseños	13
Normativa	13
Procedimientos sancionadores	2
<b>Total</b>	<b>98</b>

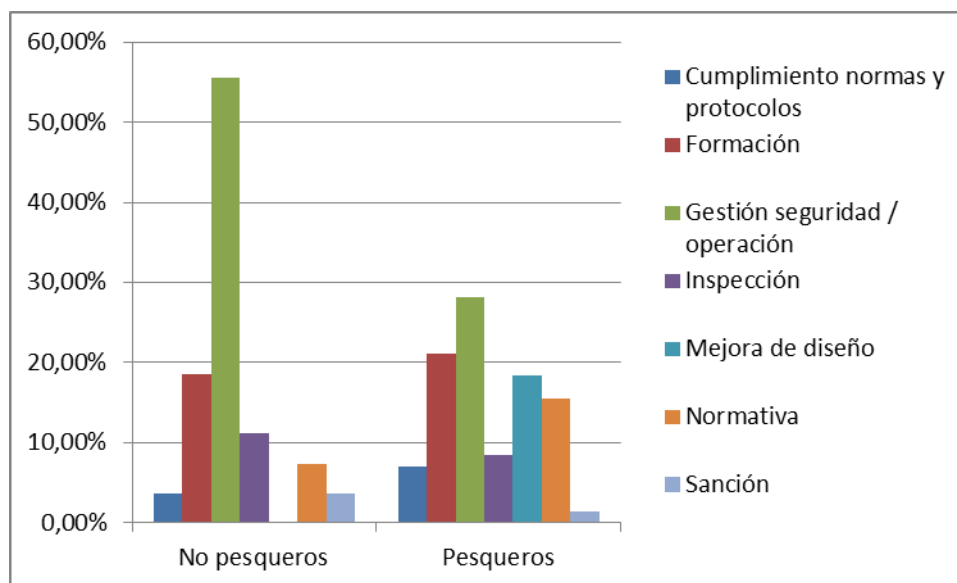
**Tabla 9. Número de recomendaciones de seguridad formuladas por la CIAIM en informes publicados durante 2012, por materia y por tipo de destinatario**

Materia de la recomendación	Tipo de destinatario			Total
	AAPP	Colectivo	Persona / empresa	
Cumplimiento normas y protocolos	2	3	1	6
Formación	5	4	11	20
Gestión seguridad / operación	5	5	25	35
Inspección	4	3	2	9
Mejora de diseño	5	1	7	13
Normativa	12	1		13
Sanción	2			2
<b>Total</b>	<b>35</b>	<b>17</b>	<b>46</b>	<b>98</b>

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 si los buques son pesqueros o no, varía significativamente, tal como se muestra en la tabla y figura siguientes:

**Tabla 10. 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	1	3,7%	5	7,0%	6
Formación	5	18,5%	15	21,1%	20
Gestión seguridad / operación	15	55,6%	20	28,2%	35
Inspección	3	11,1%	6	8,5%	9
Mejora de diseño	0	0,0%	13	18,3%	13
Normativa	2	7,4%	11	15,5%	13
Sanción	1	3,7%	1	1,4%	2
<b>Total</b>	<b>27</b>	<b>100%</b>	<b>71</b>	<b>100%</b>	<b>98</b>



**Figura 1. Distribución porcentual de las recomendaciones por materia, en función de si el buque / embarcación es un pesquero o no**

Es significativo comprobar que más de la mitad de las recomendaciones en caso de buques no pesqueros se refieren a aspectos relacionados con la gestión de la seguridad y las operaciones a bordo. No es sorprendente ya que la gestión a bordo de buques mercantes está protocolizada mediante el Sistema de Gestión de la Seguridad impuesto por la normativa internacional; no existiendo en los

pesqueros un sistema similar. En cambio, en los pesqueros destaca un mayor porcentaje de recomendaciones relacionadas con mejoras de diseño de los pesqueros, y con la elaboración o mejora de normativa de seguridad aplicable a estos buques.

### Datos globales de recomendaciones de seguridad, por años

En los informes publicados por la CIAIM entre los años 2009 y 2012 se han formulado un total de 420 recomendaciones de seguridad, distribuidas por materia y destinatario de acuerdo con las tablas siguientes:

**Tabla 11. Distribución de las recomendaciones de seguridad por materia, en función de si el buque / embarcación es un pesquero o no**

Tipo de destinatario de las recomendaciones	2009	2010	2011	2012	Total
Administración Pública	8	63	96	35	202
Colectivo	22	37	34	17	110
Persona / Empresa	14	13	35	46	108
<b>Total</b>	<b>44</b>	<b>113</b>	<b>165</b>	<b>98</b>	<b>420</b>

**Tabla 12. Distribución de las recomendaciones de seguridad por materia y año**

Materia de las recomendaciones	2009	2010	2011	2012	Total
Cumplimiento normas y protocolos	10	20	30	6	66
Formación	4	31	28	20	83
Gestión seguridad / operación	12	14	24	35	85
Inspección	3	16	23	9	51
Mejora de diseño	14	15	21	13	63
Normativa		17	36	13	66
Sanción	1		3	2	6
<b>Total</b>	<b>44</b>	<b>113</b>	<b>165</b>	<b>98</b>	<b>420</b>

\* \* \*



### ANEXO I – LISTADO DE RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD

Código	Destinatario	Texto
R-2012-S01-1	Al armador del buque	Que modifique el sistema de cierre de las tapas de los espacios vacíos objeto de este informe para que en ninguna circunstancia se puedan caer componentes del cierre al interior del espacio.
R-2012-S01-2	Al armador del buque y al Servicio de Prevención de Riesgos Laborales contratado para el JOSEFA PÉREZ	Que realicen una evaluación de riesgos coherente y adaptada a las características y operatividad del buque, en aquellos riesgos no suficientemente documentados por la normativa nacional o por la práctica habitual de los Servicios de Prevención ajenos. Para realizarla, y en ausencia de normativa específica, se recomienda utilizar los mismos mecanismos e información

Código	Destinatario	Texto
		utilizada por los buques SOLAS, esto es, los documentos utilizados para la creación de un Sistema de Gestión de la Seguridad, de acuerdo al Código internacional de la seguridad operacional de los buques y prevención de la contaminación.
R-2012-S01-3	Al armador del buque y al Servicio de Prevención de Riesgos Laborales contratado para el JOSEFA PÉREZ	Que establezcan la prohibición taxativa de entrada en cualquier espacio normalmente cerrado. La entrada no se debería efectuar, a no ser que se realizara en condiciones controladas, establecidas y mantenidas mediante un sistema de permisos de trabajo coherente y realista. Esta prohibición debería ser difundida, entendida y puesta en práctica por todo el personal del buque.
R-2012-S01-4	Al armador del buque y al Servicio de Prevención de Riesgos Laborales contratado para el JOSEFA PÉREZ	El buque debe disponer de los equipos establecidos en el procedimiento de permiso de trabajo citado en el punto anterior. El personal debe ser formado en el uso de tales equipos.
R-2012-S01-5	Al Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo	Que de difusión al contenido de este informe con el fin de alertar a los servicios de prevención acerca de las especificidades de los buques en general, y de aquellos buques mercantes que no cuentan con la protección de un Sistema de Gestión de la Seguridad en particular.
R-2012-S01-6	A la Dirección General de la Marina Mercante	Que adopte el contenido del Convenio SOLAS relativo a la entrada en espacios cerrados y los ejercicios de rescate en espacios cerrados a los buques que no estén obligados a cumplir con las disposiciones de dicho Convenio.
R-2012-S01-7	A la Autoridad Portuaria de Avilés	Que mejore sus protocolos de actuación, en especial en lo relativo a la precisión en las comunicaciones de emergencia y a la actuación en casos de entrada en espacios confinados.
R-2012-S03-1	Al propietario de la embarcación, la empresa CORPORACIÓN DE PRÁCTICOS DEL PUERTO DE MELILLA, S.L.P	Que instale un sistema de alarma que produzca señales de alarma acústicas y ópticas en la caseta de gobierno que garanticen la atención del patrón.
R-2012-S03-2	Al propietario de la embarcación, la empresa CORPORACIÓN DE PRÁCTICOS DEL PUERTO DE MELILLA, S.L.P	Que realice un mantenimiento preventivo de los elementos críticos de la embarcación.
R-2012-S03-3	A la Dirección General de la Marina Mercante	Que promueva la reforma normativa necesaria para que se haga obligatoria la instalación de un sistema de alarma de alto nivel de sentina que produzca señales acústicas y ópticas, en un lugar visible en el puente de gobierno, respecto de cualquier

Código	Destinatario	Texto
		situación que exija la actuación o la atención de la tripulación, en todos los buques y embarcaciones pertenecientes a la lista quinta del registro de matrícula.
R-2012-S07-1	Al propietario del buque, la compañía CORINTHIAN II OWNER LTD, y a la sociedad de clasificación del buque	Que modifiquen el sistema de Gestión de la Seguridad de la nave CORINTHIAN II para asegurar que se realiza un mantenimiento preventivo de los elementos estructurales del buque, y que los informes sobre el mal estado de cualquier elemento estructural reciben un tratamiento adecuado.
R-2012-A08-1	A la Dirección General de la Marina Mercante	Que exija a los pesqueros de menos de 24 m de eslora la realización de pruebas de estabilidad periódicas y el cumplimiento de los criterios de estabilidad prescritos por el Real Decreto 543/2007, de 27 de abril, para garantizar un control efectivo del peso en rosca y la estabilidad de este tipo de buques.
R-2012-A08-2	A la Federación Nacional de Cofradía de Pescadores	Que haga campañas de concienciación entre sus miembros sobre la utilización del chaleco salvavidas en todo momento por parte de los tripulantes de los buques pesqueros.
R-2012-A08-3	Al Ministerio de Fomento	Que promueva la realización de investigaciones sobre la influencia del mar de través y de los movimientos relativos del copo y la embarcación en buques de pesca de cerco, para determinar las condiciones operativas de este tipo de embarcaciones y así prevenir este tipo de accidentes en el futuro.
R-2012-S09-1	Sin destinatario	Esta Comisión, a la vista de las conclusiones alcanzadas, considera que sólo cabe recomendar el estricto cumplimiento del <i>Reglamento Internacional para prevenir los abordajes (RIPA)</i> para evitar que ocurran accidentes similares.
R-2012-A10-1	A la Dirección General de la Marina Mercante	Que modifique la normativa de seguridad que afecta a los parques de pesca, adoptando disposiciones sobre: <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Medios de vigilancia del parque de pesca (alarmas de sentinas, cámaras de vigilancia).</li> <li>b. Mayor caudal de los circuitos y bombas de achique.</li> <li>c. Bombas de achique eléctricas con protección al agua, o de accionamiento hidráulico o en las que la unidad de fuerza se encuentre en un compartimento separado del parque de pesca.</li> <li>d. Distribución de espacios que no favorezca una inundación asimétrica</li> <li>e. Posibilidad de cerrar inmediatamente y</li> </ul>

Código	Destinatario	Texto
		de forma estanca todas las aberturas del parque de pesca, incluyendo escotillones a bodegas, por ejemplo prescribiendo que las tapas de los escotillones de bodegas deben ser de bisagra.
R-2012-A10-2	A la Dirección General de la Marina Mercante	Que instruya a sus inspectores de buques para que, en el ejercicio de su actividad, a. Comprueben el estado de las puertas estancas y su uso (puertas permanentemente trincadas en posición abierta, escotillones permanentemente abiertos, etc.) b. Comprueben que las modificaciones relevantes realizadas en los buques, y especialmente en los parques de pesca, están autorizadas y se han trasladado a los planos del barco. c. Que los equipos del parque de pesca no impidan el cierre de la puerta interior de la tolva de desperdicios.
R-2012-A10-3	A los armadores y patrones de buques de pesca	Que implanten en sus buques procedimientos que aseguren una correcta gestión de las puertas estancas del buque, especialmente las del parque de pesca.
R-2012-S11-1	A la Dirección General de la Marina Mercante	Que estudie la necesidad de establecer inspecciones más exhaustivas para las embarcaciones de madera antiguas.
R-2012-S11-2	A la Dirección General de la Marina Mercante	Que realice campañas de concienciación entre los patrones de embarcaciones pesqueras sobre el uso de los medios radioeléctricos para llamadas de emergencia, insistiendo en la necesidad de realizar las llamadas de emergencia mediante los equipos de comunicación de a bordo y dirigidas a los servicios de emergencia marítima.
R-2012-S12-1	A la Dirección General de la Marina Mercante	Que incluya en la documentación de las embarcaciones de recreo algunos campos adicionales en los que se indiquen de forma explícita sus limitaciones operacionales, además de la zona de navegación, incluyendo los valores máximos permitidos de fuerza del viento y de altura significativa del oleaje.
R-2012-S12-2	A la Dirección General de la Marina Mercante	Que incluya entre la documentación obligatoria de las embarcaciones de recreo una guía de estabilidad y operación que permita consultar los requerimientos mínimos de estabilidad, las condiciones de maniobra e incluya listas de repaso de los puntos que se deben verificar antes de salir a navegar.
R-2012-S12-3	A las Federaciones Náutico-Deportivas que emiten licencias federativas	Que lleven a cabo regularmente campañas de concienciación sobre la utilización de los chalecos salvavidas, en las que queden de



Código	Destinatario	Texto
		manifiesto las ventajas de su uso haciendo hincapié en las condiciones en que se han de utilizar, indicando que el patrón debe de facilitar una adecuada instrucción y práctica a la tripulación y/o pasaje embarcado respecto al uso de estos chalecos.
R-2012-S12-4	A las Federaciones Náutico-Deportivas que emiten licencias federativas	Que elaboren y distribuyan para llevar a bordo guías de seguridad que contengan de forma gráfica la normativa de seguridad en vigor para las diferentes embarcaciones.
R-2012-S13-1	A la Cofradía de Pescadores de Malpica	Que realice campañas de concienciación entre sus asociados, sobre la necesidad de realizar una vigilancia eficaz en todo momento, en particular en las cercanías de los puertos, y en general de cumplir con lo dispuesto en el RIPA.
R-2012-S13-2	A la Autoridad Portuaria de A Coruña	Que establezca limitaciones de la velocidad de entrada a partir del dique de abrigo, dada la cantidad de tráfico existente en las entradas/salidas de puerto.
R-2012-S14-1	Al Ministerio de Industria, Energía y Turismo, al Ministerio de Empleo y S. Social, al Ministerio de Fomento y al Minsiterio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, y a los órganos competentes de las CC.AA.	Que promuevan el desarrollo normativo necesario para que se establezca una norma para la comercialización y puesta en servicio de los equipos de trabajo instalados a bordo de los buques y embarcaciones de pesca, se determine el órgano administrativo competente para la supervisión del cumplimiento de la misma y se prevea la emisión de un certificado de reconocimiento o una declaración de conformidad cuando el equipo cumpla con los requisitos esenciales de seguridad y de salud cubiertos por dicha norma.
R-2012-S14-2	A la Dirección General de la Marina Mercante y a las Capitanías Marítimas como órganos periféricos de la Administración Marítima.	Que tengan en cuenta el cumplimiento de las condiciones esenciales de seguridad y salud laboral de los equipos de trabajo instalados a bordo de los buques y embarcaciones de pesca cuando determinen la tripulación mínima de seguridad de los mismos.
R-2012-S15-1	A la Dirección General de la Marina Mercante	Que tomen las medidas oportunas para que se sustituyan lo antes posible las tuberías de PVC y otros materiales no aprobados según el Real Decreto 543/2007 en todos los pesqueros.
R-2012-S16-1	A la compañía BESIKTAS LIKID TASIMACILIK	Que adecúe el período de familiarización con el buque de los capitanes que vayan a tomar el mando del mismo a los servicios que el buque va a prestar.
R-2012-S18-1	A la Dirección General de la Marina Mercante	Que establezca un régimen específico de seguridad aplicable a las embarcaciones de recreo que son explotadas para el transporte de pasajeros en excursiones

Código	Destinatario	Texto
		<p>turísticas, y que incluya en dicho régimen, entre otros, los siguientes elementos:</p> <p>a. Sistemas de detección de incendios en espacios de máquinas con alarmas acústica y visual en el puente de gobierno.</p> <p>b. Sistemas de corte de combustible y de cierre de ventilaciones desde el exterior de los espacios de máquinas.</p> <p>c. Sistemas contraincendios que permitan atacar un incendio ocurrido en cualquier espacio de máquinas sin necesidad de abrir puertas o escotillas del espacio.</p> <p>d. Fuentes de energía eléctrica de emergencia para alimentar los servicios esenciales en caso de incendio del local donde está situada la fuente principal.</p> <p>e. Fuentes de energía eléctrica de reserva para los equipos de comunicaciones.</p> <p>f. Requisitos de integridad estructural frente al fuego de los mamparos y cubiertas que rodean a los espacios de máquinas.</p>
R-2012-S18-2	A la Dirección General de la Marina Mercante	Que establezca la obligatoriedad, para los tripulantes enrolados en estas embarcaciones, de disponer al menos del Certificado Básico de Buques de Pasaje.
R-2012-S18-3	A la Dirección General de la Marina Mercante	Que establezca la obligatoriedad de que los tripulantes mencionados en el párrafo anterior, antes de iniciar la navegación, realicen una demostración sobre el emplazamiento y el uso de los chalecos salvavidas y los medios de evacuación disponibles a bordo.
R-2012-S18-4	A la Dirección General de la Marina Mercante	Que realice campañas de formación entre los patrones de estas embarcaciones sobre el correcto uso de los medios y procedimientos radioeléctricos para pedir auxilio por radio.
R-2012-A20-1	A MAERKS LINE y X-PRESS	Que realicen auditorías internas para detectar el origen de los errores cometidos que llevaron a que los pesos que figuraban en el BAPLIE fueran distintos a los pesos que figuraban en los Conocimientos de Embarque (B/L), e informen a la CIAIM del resultado de dichas auditorías.
R-2012-A20-2	A MAERKS LINE, X-PRESS y APM TERMINALS Algeciras	Que implanten sistemas de calidad que garanticen la correcta transmisión de la información referente a los pesos de los contenedores entre todas las partes implicadas en el proceso de planificación y ejecución de la carga de buques portacontenedores, incluyendo a los agentes utilizados para la elaboración o transmisión de la información.
R-2012-	A la terminal de	Que realicen un pesado efectivo de los

Código	Destinatario	Texto
A20-3	contenedores APM TERMINALS Algeciras	contenedores antes de su carga a bordo para comprobar que su peso real coincide con el peso que figura en el BAPLIE que se transmite al buque.
R-2012-A20-4	A la compañía armadora del buque USC BARNKRUG GMBH & Co KG	Que implemente una política de recursos humanos que fomente la consolidación de equipos de trabajo eficaces a bordo de sus buques. Dicha política debería contemplar, como mínimo, a. El establecimiento de procedimientos de trabajo específicos para gestionar la carga y descarga de sus buques portacontenedores, b. La determinación del número mínimo de oficiales de puente que garantice una supervisión adecuada del proceso de carga y descarga por personal descansado, c. La formación de los oficiales de puente en la operativa de carga y descarga de buques portacontenedores, d. La existencia a bordo de oficiales con experiencia suficiente, e. El establecimiento de principios de gestión de la compañía basados en la independencia de los capitanes de sus buques con respecto a cualquier decisión comercial.
R-2012-S21-1	A la cofradía de pescadores de Mera	Que realicen campañas de información dirigidas a las tripulaciones de pesqueros sobre prevención de riesgos laborales en general y, en particular, sobre los peligros de acceder a las encajonadas durante la maniobra de largado de las artes de pesca.
R-2012-S26-1	Al armador del pesquero	Que promueva entre los tripulantes la utilización de los chalecos salvavidas de trabajo, cuando el estado del mar o del viento así lo aconseje.
R-2012-S26-2	Al armador del pesquero	Que instale medios para cerrar las tapas de escotilla con dispositivos de trinca y frisas que garanticen la estanqueidad a la intemperie.
R-2012-S26-3	Al armador del pesquero	Que consulte las previsiones meteorológicas, disponibles en todas las Cofradías de Pescadores, antes de salir a la mar.
R-2012-S26-4	Al armador del pesquero	Que se asegure de disponer los medios necesarios para evitar corrimiento de la carga en cubierta y que su peso no sobrepase lo indicado en el acta de estabilida.
R-2012-S27-1	A la Dirección General de la Marina Mercante	Que elabore instrucciones para sus inspectores, con el fin de clarificar la posición en que se deben colocar las marcas de pesca, con objeto de poder ser observados por el personal de guardia a bordo
R-2012-S28-1	A la Dirección General de la Marina Mercante	Que complete en todos sus términos los certificados que se emiten a los buques con

Código	Destinatario	Texto
		los datos de los equipos esenciales instalados. En el caso de existir variaciones de equipamiento respecto del proyecto inicial, que se incorporen al expediente del buque en poder de la Capitanía correspondiente.
R-2012-S28-2	A la Dirección General de la Marina Mercante	Unido al punto anterior, se recomienda que las instalaciones de servicios principales a bordo sean realizados por profesionales cualificados y que emitan un informe anexo al expediente del buque.
R-2012-S28-3	A las cofradías de pescadores	Que conciencien a sus afiliados de la importancia de atender, de forma inmediata, los altos niveles de sentina, con el objeto de descartar posibles vías de agua que inunden la cámara de máquinas. Además de la importancia de tener en perfecto estado de funcionamiento los servicios de baldeo y achique.
R-2012-S28-4	A las cofradías de pescadores	Una vez más, se advierte el incumplimiento de los procedimientos relativos al SMSSM y se recomienda que conciencien a sus afiliados sobre la correcta aplicación de tales procedimientos.
R-2012-S29-1	A los capitanes y patrones de buques y embarcaciones de pesca	Que fomenten el uso del chaleco salvavidas de trabajo por todos los tripulantes que realizan labores sobre cubierta. Si bien el RD 543/2007 deja a criterio del patrón, según el estado de viento y mar, la colocación de los chalecos salvavidas de trabajo para aquellos tripulantes que deban realizar sus cometidos en cubierta, este caso viene a respaldar que tales chalecos deberían llevarse puestos siempre, incluidos los mismos patrones u otras personas que pudieran realizar trabajos ocasionales en cubierta.
R-2012-S29-2	A los capitanes y patrones de buques y embarcaciones de pesca	Que respeten las disposiciones de tripulación mínima de seguridad, en especial cuando sean los únicos titulados competentes a bordo. Por falta de tripulantes ningún patrón debería colocarse en una situación de riesgo que, de materializarse, pudiera conllevar la imposibilidad de recibir asistencia inmediata o poner en riesgo al resto de la tripulación.
R-2012-A30-1	A las compañías de buques de pasaje que operan en rutas regulares cruzando el Estrecho de Gibraltar	Que adviertan a sus tripulaciones de la necesidad de extremar la vigilancia en dicha ruta, por sus especiales condiciones de navegación, haciendo hincapié en la necesidad de mantener operativas todas las ayudas a la navegación existentes.
R-2012-A30-2	A las compañías de buques de pasaje que operan en rutas regulares cruzando el	Que establezcan protocolos operativos en sus buques que obliguen a sus capitanes a consultar a los centros de control de tráfico

Código	Destinatario	Texto
	Estrecho de Gibraltar	de Tánger y Tarifa las condiciones de tráfico marítimo existentes en cada travesía que realicen.
R-2012-A30-3	A las compañías de buques de pasaje que operan en rutas regulares cruzando el Estrecho de Gibraltar	Que estudien la necesidad de realizar un seguimiento del tráfico que afecte a sus buques para poder detectar las situaciones de riesgo y mejorar la seguridad de la navegación.
R-2012-A30-4	A las compañías de buques de pasaje que operan en rutas regulares cruzando el Estrecho de Gibraltar	Que realicen auditorías internas aleatorias a sus buques para comprobar el cumplimiento de las buenas prácticas de navegación entre sus tripulaciones, haciendo uso para ello de los datos almacenados por los RDT de sus buques.
R-2012-A30-5	A Acciona Trasmediterránea, S.A., compañía propietaria del buque MILENIUM DOS	Que modifiquen sus procedimientos para incluir instrucciones claras relativas al contenido de los avisos que se deben emitir por megafonía en caso de accidente, en los que se defina el responsable de emitir dichos mensajes en función del tipo de mensaje que se emita.
R-2012-A30-6	A Transmar Shipping Co.S.A., compañía propietaria del buque NEW GLORY	Que comprueben los equipos que están instalados en su flota, para cerciorarse de que no existen problemas en la identificación de los buques.
R-2012-A30-7	A Transmar Shipping Co.S.A., compañía propietaria del buque NEW GLORY	Que revisen sus procedimientos para la actuación en caso de riesgo de abordaje y formen a sus tripulaciones para que realicen los avisos por radio que sean necesarios.
R-2012-S31-1	Al armador del B/P FELIPE RUANO	Elaborar directrices con procedimientos a seguir que ayuden a capitanes y técnicos de pesca a planificar trabajos a bordo cuando se prolongan más allá de la jornada laboral normal. Dicha planificación debe considerar, pero no limitarse a, operaciones a realizar, relevos y descanso, qué hacer en caso de que caiga la noche, información y comunicaciones, etc. Es especialmente importante que la Compañía respalde a sus capitanes y técnicos de pesca sobre la decisión de paralizar el virado de un arte hasta que se cuente con luz natural o la tripulación haya descansado adecuadamente, o directamente el abandono del arte cuando las circunstancias así lo exijan.
R-2012-S31-2	Al armador del B/P FELIPE RUANO	La documentación de prevención de riesgos laborales debe hacer una mención expresa, y debe desarrollar hasta el punto de que pueda ser necesario realizar reuniones y ejercicios, las instrucciones contenidas en la Nota Técnica de Prevención NTP 155 sobre cables de acero, en lo que sea de aplicación al trabajo habitual del buque y,

Código	Destinatario	Texto
		especialmente, en aquellos casos no habituales pero potencialmente críticos cuando se producen. Por ejemplo, en este caso la tragadura probablemente se habría resuelto sin más contratiempos si los perrillos hubieran aguantado; en ese caso, la posterior serie de acontecimientos no se habría producido.
R-2012-S31-3	Al armador del B/P FELIPE RUANO	Un marino experimentado, como lo era el contramaestre, podría haber recompuesto y remediado cualquier malentendido o fallo en la comunicación que se pudiera haber producido si hubiera mejorado su conciencia situacional; por ejemplo, y aplicándolo a este caso concreto, si estuviera escuchando por otro radioteléfono la conversación entre el patrón de pesca y el panguero. Al ser su puesto relevante en la maniobra de virado del arte, esta Comisión considera que el contramaestre, y por añadidura el capitán, como responsables de áreas críticas en la maniobra, deberían contar con un radioteléfono cada uno para estar al corriente de las maniobras en curso. El técnico de pesca debe comunicar las maniobras a realizar y los resultados esperados. Debe fluir la información, del puente a cubierta y viceversa. Tan sólo, cuando la situación esté bajo control, se procederá a ordenar los trabajos adecuados.
R-2012-S32-1	A la Dirección General de la Marina Mercante	Que considere la conveniencia de hacer obligatorio el uso de reflectores radar en todas aquellas embarcaciones y buques que por sus dimensiones y material de construcción puedan producir ecos débiles en los radares.
R-2012-S33-1	A la Autoridad Portuaria de Villagarcía de Arosa	Que establezca condiciones de limitación de velocidad de los buques en tránsito por el canal de entrada al puerto.
R-2012-S33-2	A las corporaciones de prácticos	Que establezcan la obligatoriedad de que los tripulantes de sus embarcaciones, cuando estén de servicio a bordo, lleven puesto en cualquier situación su correspondiente equipo de protección individual y el chaleco salvavidas.
R-2012-S33-3	A las corporaciones de prácticos	Que establezcan un procedimiento de maniobra y comunicación entre el patrón de la lancha de práctico y los buques que se encuentran de recalada de forma que se eviten situaciones en que las embarcaciones de prácticos corten la proa de los buques y se establezcan unas distancias de seguridad y unas instrucciones

Código	Destinatario	Texto
		claras de maniobra y tránsito.
R-2012-S33-4	A las corporaciones de prácticos	Que instalen en todas sus embarcaciones equipos AIS que cumplan con las prescripciones funcionales que se establecen para estos equipos en el capítulo V "Seguridad de la navegación" del convenio SOLAS 74/88, y que los mantengan operativos en todo momento durante la navegación.
R-2012-S34-1	A los astilleros y a la Dirección Gral. De la Marina Mercante	En las inspecciones y reparaciones de los buques de madera se deben intensificar las inspecciones del casco cuando los buques tienen más de 15 años, con especial celo en el codaste de los buques arrastreros.
R-2012-S35-1	Al armador del buque	Que modifique su manual de gestión de la seguridad para dar cumplimiento de las disposiciones reglamentarias sobre la salvaguarda de los datos en caso de accidente, y en particular en lo que se refiere al volcado y custodia de los datos contenidos en el RDT, en cumplimiento de los párrafos 2.1 y 2.2 del anexo de la circular MSC/Circ. 1024.
R-2012-S35-2	Al armador del buque	Que incorpore en su procedimiento SEG 07-17 sobre navegación con visibilidad reducida un apartado en el que se especifiquen de forma clara las acciones a seguir por el capitán y el oficial de guardia encaminadas a asegurar la seguridad del buque frente las presiones comerciales inherentes a su actividad.
R-2012-S35-3	A la Autoridad Portuaria de Ceuta	Que estudie la necesidad de modificar el reglamento de servicios, policía y régimen del puerto para considerar y valorar el potencial riesgo que supone la incidencia del "taró" en sus aguas y minimizar la posibilidad de que acontezcan accidentes por visibilidad reducida.
R-2012-S35-4	A la Dirección General de la Marina Mercante	Como emisor del documento de cumplimiento de la compañía, que verifique que entre la documentación del sistema de gestión de la seguridad de la compañía se ha dado cumplimiento a la disposición sobre la salvaguarda de la información contenida en el RDT.
R-2012-S35-5	A la Dirección General de la Marina Mercante	Que inicie un expediente sancionador en aquellos casos en que no se hayan seguido los procedimientos de salvaguarda de la información contenida en el RDT tras el acaecimiento de un accidente.
R-2012-S36-1	A la Cofradía de Pescadores de Isla Cristina	Que realice campañas de concienciación entre sus asociados sobre el peligro de dejar desatendido el puente durante la navegación.

Código	Destinatario	Texto
R-2012-S36-2	A la Cofradía de Pescadores de Isla Cristina	Que realice campañas de concienciación entre sus asociados sobre el correcto uso del canal 16 de VHF.
R-2012-S36-3	A la Capitanía Marítima de Huelva	Que considere, a la vista de las conclusiones del presente informe, iniciar un expediente sancionador al pesquero por incumplimiento de la normativa de seguridad marítima.
R-2012-S36-4	A la Sociedad de Salvamento Marítimo, SASEMAR	Que dote al CCS de Huelva con un radar que le permita detectar situaciones de riesgo en la mar e identificar a los buques involucrados en accidentes marítimos.
R-2012-S36-5	A la compañía responsable de la gestión náutica del buque SIGAS ETRICK	Que analice los incumplimientos del manual de procedimientos del puente del buque contenidos en este informe y tome las medidas necesarias para su implantación a bordo de una forma eficaz.
R-2012-S38-1	A la compañía armadora del buque	Que vele por la implementación de las medidas correctoras adoptadas por la misma en el informe interno elaborado sobre el accidente.
R-2012-S38-2	A la compañía armadora del buque	Que ninguno de los equipos y de las ayudas a la navegación de a bordo se dejen de programar o permanezcan desconectados durante las travesías.
R-2012-S38-3	A la Dirección General de la Marina Mercante y a las capitanía marítimas	Con objeto de aumentar la seguridad marítima, que no conceda exenciones de llevar a bordo un registrador de los datos de la travesía (RDT) a los buques de pasaje de gran velocidad que operen en aguas de su competencia.
R-2012-S39-1	A la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores y a la Federación Gallega de Cofradías de Pescadores.	Que efectúen campañas de concienciación entre sus asociados sobre:- - La importancia de fondear las embarcaciones inmediatamente cuando se producen fallos en la propulsión, como medida de seguridad mientras se solucionan los problemas existentes. - La importancia del uso y de la adecuada colocación de los chalecos salvavidas. - La importancia de emitir los avisos de socorro por el canal 16 de VHF.
R-2012-S39-2	A las autoridades nacionales y autonómicas responsables de la seguridad marítima	Ante el repetido hecho de los enganches de las hélices en restos de redes, cabos y plásticos semisumergidos o flotantes, que presentan considerables riesgos para la seguridad marítima, se recomienda que establezcan programas efectivos para la recogida de tales restos.
R-2012-S40-1	A la compañía armadora del buque	Que adecúe el número de tripulantes enrolados a las necesidades reales del servicio que presta el buque.
R-2012-S40-2	A la compañía armadora del buque	Que se asegure de que los tripulantes conocen las funciones asignadas en caso de abandono de buque, el emplazamiento



Código	Destinatario	Texto
		del cuadro de emergencias.
R-2012-S40-3	A la compañía armadora del buque	Que se lleven a cabo ejercicios de abandono de forma periódica.
R-2012-S40-4	A la Capitanía Marítima de Cádiz	Que compruebe que los buques despachados cumplen los requisitos exigidos por el ordenamiento jurídico para poder efectuar las navegaciones y actividades a las que se dedican o pretendan dedicarse.
R-2012-S40-5	A la Dirección General de la Marina Mercante y las capitanías marítimas	Al objeto de aumentar la seguridad marítima, que valoren la conveniencia de no conceder exenciones de llevar a bordo un registrador de los datos de la travesía (RDT) y un sistema de identificación automática (AIS) a los buques de pasaje que operen en aguas de su competencia.
R-2012-S42-1	Al armador del pesquero ANTIA	Que adopte medidas que minimicen el calor y las altas temperaturas en el interior de la caseta de gobierno, de forma que no sea preciso tener abierto el tambucho de acceso a la cámara de máquinas durante la navegación. Dichas medidas pueden afectar al diseño de la embarcación, como mejorar la ventilación de la cámara de máquinas o aislar térmicamente el plan de la caseta de gobierno.
R-2012-S42-2	Al armador del pesquero ANTIA	Que no faene fuera de las zonas autorizadas de navegación para pesca local, para reducir las horas de funcionamiento del motor y por tanto el calor emitido por éste.
R-2012-S42-3	Al Colegio Oficial de Ingenieros Navales y Oceánicos	Que difunda entre sus colegiados el presente informe con la recomendación de que diseñen los espacios de máquinas de los pesqueros con medios de ventilación y de aislamiento que aseguren, en todas las condiciones operativas y de potencia de los motores, que la temperatura en los espacios de gobierno y habilitación es adecuada y hagan constar a los armadores en caso de no aceptarlo, las consecuencias en la habitabilidad y los riesgos posibles para la tripulación.
R-2012-S43-1	Al armador y patrón de la embarcación de pesca	Que promueva entre los tripulantes la utilización de los chalecos salvavidas de trabajo cuando se encuentren faenando en cubierta.
R-2012-S43-2	Al armador y patrón de la embarcación de pesca	Que se asegure de que los tripulantes conocen las funciones asignadas en caso de abandono de buque.
R-2012-A44-1	A la Dirección General de la Marina Mercante	Que inste la modificación del Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de inspección y certificación de buques civiles, para incluir en su ámbito de aplicación cualquier grúa o pescante a bordo de buques pesqueros,

Código	Destinatario	Texto
		independientemente del uso a que se destinen.
R-2012-A44-2	A la empresa fabricante de la grúa HERMANOS TOIMIL GARCÍA S.L.	Que revise el diseño de sus grúas marinas para tener en cuenta las especiales condiciones de temperatura, salinidad, humedad, aceleraciones, vibraciones, etc. a las que se encuentran sometidas de manera que no sufran desgastes anormales que puedan comprometer su seguridad. El diseño, construcción y montaje de las maquinas destinadas a trabajar a bordo de los buques deben tener en cuenta las especiales condiciones del trabajo en la mar y ser apropiados a tal fin.
R-2012-A44-3	A la empresa fabricante de la grúa HERMANOS TOIMIL GARCÍA S.L.	Que elabore programas específicos de mantenimiento para todas sus grúas marinas, que contemple el desmontaje e inspección periódica de todas sus articulaciones y estructura.
R-2012-A44-4	A la empresa fabricante de la grúa HERMANOS TOIMIL GARCÍA S.L.	Que contacte con todas las personas que hayan adquirido grúas del mismo modelo que la averiada, y proceda a la modificación de la estructura de la articulación conforme a las especificaciones del nuevo diseño aplicado en la grúa reparada.
R-2012-A44-5	Al armador del B/P MANUEL ANGEL NORES	Que compruebe que las grúas y los equipos instalados en sus buques son apropiados para trabajo que deben realizar a bordo, y que dichas grúas y equipos han sido específicamente diseñados para trabajar a bordo. No cualquier grúa o equipo destinados a su explotación en tierra firme son adecuados para su instalación a bordo.
R-2012-A44-6	Al armador del B/P MANUEL ANGEL NORES	Que establezca procedimientos concretos, de acuerdo con las especificaciones del fabricante, para el mantenimiento de maquinas, equipos y productos instalados a bordo de sus buques.
R-2012-A44-7	Al armador del B/P MANUEL ANGEL NORES	Que instruya a sus capitanes, oficiales, y personal dedicado a manejar grúas, maquinas y equipos sobre su utilización, de manera que se respeten las instrucciones de uso establecidas por los fabricantes y se eviten usos inapropiados de dichos equipos que puedan contribuir a su desgaste acelerado.

\* \* \*

## 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 2012



Fotografía: miembros titulares del Pleno durante una reunión ordinaria

CARGO	INSTITUCIÓN / ORGANISMO	TITULARES	SUPLENTES
Presidente		D. Eduardo Cruz Iturzaeta	
Vicepresidente		D. Fernando Yllescas Ortiz	
Secretario	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. Jesús Saavedra España
	Canal de Experiencias Hidrodinámicas de El Pardo	D. Luís Palao Lechuga	D. Eloy Carrillo Hontoria
	Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas	D <sup>a</sup> . 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. <sup>a</sup> M <sup>a</sup> Milagros García-Pertierra Marín