

CLAIM

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



**GOBIERNO
DE ESPAÑA**

**MINISTERIO
DE FOMENTO**

**MEMORIA
ANUAL
2014**

EL PRESENTE INFORME ANUAL FUE APROBADO POR EL PLENO DE LA CIAIM
EN SU REUNIÓN DE FECHA 10 DE JUNIO DE 2015

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: 161-15-056-5

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

NATURALEZA, ESTATUTO JURÍDICO, ORGANIZACIÓN	6
Organización de la CIAIM	8
Procedimiento de investigación de accidentes marítimos	8
Actividad de la CIAIM durante el año 2014	10
Actividad internacional	10
ESTADÍSTICAS DE ACCIDENTES	12
Año 2014	13
Buques y embarcaciones	15
INFORMES PUBLICADOS	17
ESTUDIOS DE SEGURIDAD	20
RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD	22
Datos globales de recomendaciones de seguridad, por años	25
ANEXO I – LISTADO DE RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD	27
ANEXO II – CLASIFICACIONES UTILIZADAS	36
TIPO DE BUQUE	36
TIPO DE SUCESO	37
ANEXO III – MIEMBROS DEL PLENO DURANTE 2014	40

Fernando Yllescas Ortiz

VOCAL Y VICEPRESIDENTE DE LA CIAIM



En la CIAIM, tenemos muy claro cuál es nuestro objetivo y por tanto porqué realizamos nuestro trabajo. Tampoco tenemos duda de la necesidad de ser tenaces y constantes en el trabajo emprendido, sabiendo que no tendrá una solución final y de la nobleza de poder trabajar por una navegación más segura para las personas y buques y la consiguiente reducción de la contaminación que los accidentes pueden causar. Por todo lo anterior, nos sentimos satisfechos y con ánimos para continuar hacia la perfección del trabajo encomendado.

Según el informe actualizado de *Clarkson Research Services Limited*, actualizado al mes de marzo del presente año, la flota mundial de buques de navegación de altura es de 89.636 transportando el pasado año, el 85% del comercio internacional medido en toneladas. Si trasladamos nuestra imaginación a todos estos buques en operación además de los pesqueros, deportivos, de servicio a los gobiernos y otros especiales, es fácil imaginarnos las altas posibilidades de ocurrir accidentes con las correspondientes pérdidas de vidas y efectos sobre el medio ambiente. Además para España, por su situación geográfica y la zona de desarrollo económico en la que está situada, estas posibilidades son todavía más altas.

Para la CIAIM, conocer la utilidad de los trabajos de la Organización Marítima Internacional (OMI) con sus Convenios sobre la Seguridad de la Vida en el Mar (SOLAS), sobre la Contaminación del mar (MARPOL) y muchos otros documentos de gran importancia como el Reglamento para la Prevención de Abordajes (RIPA) no nos es suficiente para estar tranquilos. Tampoco nos tranquiliza la tremenda labor de las Sociedades de Clasificación, regulando las construcciones de buques y sus mantenimientos ni las Normativas e Inspecciones de la Dirección General de Marina Mercante (DGMM).

Dentro de todo este escenario, la CIAIM es consciente de la necesidad de trabajar por una navegación más segura y actúa como un equipo aportando su esfuerzo en dos líneas principales:

- La realización de la investigación de las causas técnicas que produjeron el accidente, materializada en el Informe Técnico, y
- La producción de Recomendaciones de Seguridad para evitar que los accidentes vuelvan a repetirse.

Se complementa su actividad productiva con estudios particularizados que llamamos Análisis Transversales dirigidos a aquellos accidentes que por su importancia y repetición deben ser dados a conocer a los hombres del mar. Finalmente, todos los años, publicamos el Informe Anual que integra todas las actividades realizadas.

Para terminar, quisiera pedir a todos los interesados en la seguridad en el mar, la lectura de nuestros Informes y estudien la posibilidad de aplicar las Recomendaciones efectuadas. Con ello, la CIAIM habrá aportado mucho.

Cádiz, junio de 2015



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 en el año 2014.

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. 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.

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, 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.
- 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 2014

En el año 2014 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 97³ notificaciones de accidentes e incidentes marítimos. El Pleno también examinó y aprobó un total de 53 informes de accidentes e incidentes marítimos. De ellos, 14 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 32 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 2014 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. En esta reunión se presentaron algunos

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 2013 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.

resultados de los cuatro grupos de trabajo por correspondencia para mejorar la coordinación entre países europeos en caso de investigación conjunta, en los aspectos siguientes:

- Procedimientos para compartir información de los accidentes marítimos
- Seguimiento de recomendaciones de seguridad
- Principios para compartir información confidencial
- Formación de los investigadores de accidentes marítimos

España participó en los cuatro grupos de trabajo, coordinando además el grupo de discusión de los principios para compartir información confidencial.

En esta reunión el Secretario de la CIAIM fue elegido *Deputy Chairman* del PCF, 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 2014 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

Año 2014

La CIAIM recibió 97 notificaciones de accidentes e incidentes marítimos ocurridos durante 2014, 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 36 accidentes, y decidió no realizar una investigación en profundidad de los 61 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 2014.

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

Tipología de sucesos ocurridos en 2014	Número de sucesos notificados a la CIAIM		Número de sucesos Investigados	
Abordaje	13	13%	5	14%
Accidente operacional	9	9%	3	8%
Colisión	5	5%	1	3%
Daño al barco o al equipo	4	4%	0	0%
Fallo estructural	1	1%	1	3%
Incendio / explosión	9	9%	3	8%
Inundación/hundimiento	10	10%	4	11%
Pérdida de control	16	16%	4	11%
Varada/embarancada	19	20%	5	14%
Vuelco/escora	11	11%	10	28%
Total	97	100%	36	100%

En los 97 accidentes e incidentes notificados a la CIAIM se registraron un total de 28 fallecidos, 8 desaparecidos, y 6 heridos graves. El número de buques y embarcaciones perdidos en estos sucesos asciende a 28, de los cuales 26 eran pesqueros.

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.

Durante el año 2014 destacaron por sus funestas consecuencias los tres accidentes de buques pesqueros que se relacionan a continuación:

Embarrancada y hundimiento del pesquero portugués SANTA ANA en las cercanías de Cabo Peñas (Asturias), resultando fallecidos o desaparecidos 8 de sus 9 tripulantes.

Abordaje entre el buque mercante de Singapur BALTIC BREEZE y el pesquero español MAR DE MARÍN en la Ría de Vigo, resultando hundido el pesquero y fallecidos o desaparecidos 5 de sus 10 ocupantes.

Vuelco y hundimiento del pesquero portugués MAR NOSSO en aguas cercanas a la costa española, resultando fallecidos o desaparecidos 5 de sus 12 tripulantes. España participa en la investigación de este accidente a petición de Portugal, que lidera la investigación, pues de acuerdo con la normativa nacional o internacional vigente España no está obligada a investigar este accidente.

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	2	4	6	1	13
Accidente operacional	5	4	0	0	9
Colisión	1	1	3	0	5
Daño al barco o al equipo	0	0	3	1	4
Fallo estructural	1	0	0	0	1
Incendio / explosión	1	6	2	0	9
Inundación/ hundimiento	3	5	1	1	10
Pérdida de control	4	3	4	5	16
Varada/embarrancada	3	8	1	7	19
Vuelco/escora	10	0	0	1	11
Total	30	31	20	16	97

Por otro lado, aunque son accidentes ocurridos en el año 2013, también se puede reseñar el hundimiento de los tres pesqueros españoles FRANCES, DADIMAR DOS, y GHANDHI en aguas del Atlántico en un

plazo inferior a un mes (entre el 31 de octubre de 2013 y el 22 de noviembre de 2013). Las investigaciones de los tres accidentes concluyeron en el año 2014, motivo por el que se han incluido en el presente informe. Los tres pesqueros se dedicaban a la captura de pez espada en aguas del Atlántico, y resultaron hundidos a causa de sendas inundaciones. Todos los tripulantes de los tres barcos fueron rescatados ilesos. En ninguno de los tres casos se pudo determinar con certeza la causa de la inundación.

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	
Andalucía	20	21%	9	25%
Asturias	15	15%	6	17%
Cantabria	1	1%	0	0%
Cataluña	8	8%	3	8%
Ceuta / Melilla	1	1%	0	0%
Comunidad Valenciana	7	7%	2	6%
Galicia	19	20%	9	25%
Islas Baleares	2	2%	1	3%
Islas Canarias	10	10%	1	3%
País Vasco	4	4%	2	6%
Aguas exteriores	10	10%	3	8%
Total	97	100%	36	100%

Buques y embarcaciones

En los 97 sucesos ocurridos en el 2014 notificados a la CIAIM estuvieron implicados un total de 110 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.

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	32	29%	10	24%
Pasaje	7	6%	2	5%
Pesquero	57	52%	28	68%
Recreo ⁵	4	4%	1	2%
Servicios especiales	8	7%	0	0%
Buque de estado ⁶	2	2%	0	0%
Total	110	100%	41	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.

⁶ Los accidentes que sólo afecten a buques militares o a otros buques pertenecientes al Estado y utilizados exclusivamente con fines gubernamentales no comerciales no están sujetos al ámbito de aplicación del RD 800/2011



INFORMES PUBLICADOS

Durante el año 2014 la Comisión Permanente publicó 36 informes⁷ de accidentes e incidentes marítimos.

A continuación se incluye una lista de los informes publicados durante el año 2014 por la CIAIM. Estos informes están disponibles para su descarga desde la web de la Comisión www.ciaim.es.

⁷ No confundir el número de informes publicados durante el año, que corresponden a accidentes ocurridos tanto en 2014 como en años anteriores, con el número de investigaciones abiertas durante el año, que en el 2014 casualmente también asciende a 36 (ver sección de estadísticas de accidentes, tablas 1 y 3).

Informe	Buque	Descripción
01/2014	PIRINGUELA-RONCUDO	Abordaje entre dos embarcaciones a la entrada de la Ría de Muros. Una de las embarcaciones resultó hundida.
02/2014	INMACULADA SEGUNDO	Varada involuntaria durante la salida del puerto de Santoña con marea baja. El pesquero quedó escorado y resultó inundado durante la pleamar.
03/2014	CISNE SEGUNDO	Embarrancada del pesquero al norte de Isla Dragonera (Mallorca), resultando hundido.
04/2014	LABERCO	Embarrancada y hundimiento del pesquero cerca de Finisterre.
05/2014	CAPE BALTIC	Embarrancada sin consecuencias del buque mercante en el fondeadero del puerto de Gijón.
06/2014	EL NENE	Incendio y hundimiento del pesquero en aguas cercanas a Almería, resultando un tripulante fallecido.
07/2014	LAUDIO	Colisión contra el dique de abrigo del puerto de Barcelona, con práctico a bordo, resultando en daños materiales graves.
08/2014	PUNTA LOS PILIS	Caída al mar y fallecimiento de un tripulante del pesquero frente a la costa de Asturias.
09/2014	SAN BENITO-FLIPPER I	Abordaje entre las dos embarcaciones a 3 millas de la costa de Barcelona, resultando hundido el pesquero SAN BENITO.
10/2014	NUEVO MUGARDOS	Embarrancada del pesquero a la entrada de la ría de A Coruña
11/2014	SIEMPRE DIANA	Vuelco y hundimiento del pesquero en las cercanías de Malpica.
12/2014	VILA DE CARIÑO	Vuelco y hundimiento del pesquero en la ría de Ortigueira y Cariño.
13/2014	NUEVO RIO VERDE	Embarrancada y hundimiento del pesquero en aguas cercanas a la costa de Girona.
14/2014	FRANCES	Inundación incontrolada y hundimiento del pesquero a 270 millas de la costa portuguesa.
15/2014	LUCERO UNO	Caída al mar y desaparición de un tripulante del pesquero, que fue arrastrado por el arte de pesca durante su largado frente a la costa de A Coruña.
16/2014	JAUME I	Incendio en la cámara de máquinas del ferry de alta velocidad cerca del puerto de Alcudia, al romperse un tubo de combustible de un motor propulsor.
17/2014	PLAYA YERBABUENA - TOFIÑO	Abordaje en las inmediaciones de la bocana del puerto de Cádiz.
18/2014	VALLE DE ELDA	Incendio y hundimiento del pesquero a 30 millas de Formentera.
19/2014	DADIMAR DOS	Hundimiento del pesquero a 300 millas de Cabo Verde, por causas desconocidas.

Informe	Buque	Descripción
20/2014	LEAL	Embarrancada e inundación de la embarcación de pesca cerca de Avilés.
21/2014	O MAR	Inundación y hundimiento de la embarcación por rotura del escape húmedo del motor.
22/2014	L'ESCANDALL	Incendio y hundimiento del pesquero a 14 millas de Barcelona, resultando un tripulante fallecido
23/2014	BEARRO TERCERO	Inundación y hundimiento del pesquero a 4 millas de Burela.
24/2014	SEGUNDO HERMANOS PAPIN	Embarrancada y hundimiento del pesquero en la ría de Corcubión.
25/2014	GHANDHI	Inundación y hundimiento del pesquero a 150 millas de la costa portuguesa, por causas que no se pudieron determinar.
26/2014	RIAS BAIXAS UN	Inundación y hundimiento del pesquero a 540 millas de Cabo Verde.
27/2014	ASTELEHENA	Colisión del pesquero contra un contenedor flotante, y posterior hundimiento en la bocana del puerto de Bermeo
28/2014	CISCAR	Colisión del pesquero contra una granja marina frente al puerto de Málaga, y posterior hundimiento.
29/2014	MAR DE MEDIO	Inundación y hundimiento de la embarcación cerca de Cabo Peñas.
30/2014	ENRIQUE	Fallo estructural e inundación de la embarcación, que se hundió frente a la playa de la Alcaidesa.
31/2014	ALBORADA PRIMERO	Embarrancada y hundimiento del pesquero en la ría de Muros y Noia.
32/2014	MUXIA	Golpe de una puerta de arrastre a un tripulante durante la maniobra de virado de las puertas, en aguas de Gran Sol. El tripulante fue evacuado a un hospital irlandés, donde falleció un mes después.
33/2014	SANTA ANA	Embarrancada y hundimiento del pesquero frente a Cabo Peñas, resultando fallecidos o desaparecidos 8 de sus 9 tripulantes.
34/2014	LUNO	Pérdida de propulsión, embarrancada y pérdida del mercante en el estuario del río Adour (Bayona, Francia).
35/2014	NUEVO SARA	Vuelco y hundimiento del pesquero en la costa de A Coruña, resultando un tripulante fallecido.
36/2014	LYGRA	Atrapamiento de un marinero del mercante entre dos plataformas <i>roll-trailer</i> del buque <i>ro-ro</i> durante su carga, resultando herido muy grave.

* * *



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 2014 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 01/2014 – Incumplimientos del Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en la Mar, 1972 (RIPA). Este estudio muestra que de forma reiterada se incumplen los preceptos del RIPA en todo tipo de buques, siendo ésta una circunstancia presente en multitud de accidentes investigados.
- Recomendación 02/2014 – Estabilidad de los pesqueros. Este estudio muestra que los accidentes por pérdida de estabilidad en pesqueros son los que tienen consecuencias más graves, así como la necesidad de que los patrones de los pesqueros comprendan y manejen la información sobre estabilidad de sus buques y embarcaciones.

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 2014 por el Pleno de la CIAIM se han formulado un total de 72 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 SMSSM⁸ 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.

⁸ Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos

Tabla 5. Número de recomendaciones de seguridad formuladas por la CIAIM en informes publicados durante 2014, por tipo de destinatario

Tipo de destinatario	Número de recomendaciones
Administración Pública	34
Colectivo	2
Persona / empresa	36
Total	72

Tabla 6. Número de recomendaciones de seguridad formuladas por la CIAIM en informes publicados durante 2014, por materia

Materia de la recomendación	Número de recomendaciones
Cumplimiento de normas y protocolos	10
Formación	2
Gestión de seguridad / operación	26
Inspección	4
Introducción de mejoras en los diseños	12
Normativa	18
Total	72

Tabla 7. Número de recomendaciones de seguridad formuladas por la CIAIM en informes publicados durante 2014, por materia y por tipo de destinatario

Materia de la recomendación	Tipo de destinatario			Total
	AAPP	Colectivo	Persona / empresa	
Cumplimiento de normas y protocolos	0	2	8	10
Formación	1	0	1	2
Gestión de seguridad / operación	5	0	21	26
Inspección	2	0	2	4
Mejora de diseño	8	0	4	12
Normativa	18	0	0	18
Total	34	2	36	72

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 8. 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	5%	9	17%	10
Formación	0	0%	2	4%	2
Gestión seguridad / operación	8	42%	18	34%	26
Inspección	1	5%	3	6%	4
Mejora de diseño	7	37%	5	9%	12
Normativa	2	11%	16	30%	18
Total	19	100%	53	100%	72

A diferencia de años anteriores, la mayoría de las recomendaciones de seguridad se formulan en el caso de accidentes de buques y embarcaciones de pesca. Esta tendencia es acorde con la distribución del tipo de embarcación en accidentes investigados (ver Tabla 4), donde se constata que los pesqueros suponen el 68% de los buques y embarcaciones implicados en accidentes marítimos. También es destacable el alto porcentaje de recomendaciones de seguridad dirigidas a las Administraciones Públicas relacionadas con la normativa en el caso de accidentes de buques y embarcaciones de pesca.

Datos globales de recomendaciones de seguridad, por años

En los informes publicados por la CIAIM entre los años 2009 y 2014 se han formulado un total de 589 recomendaciones de seguridad, distribuidas por materia y destinatario de acuerdo con las tablas siguientes:

Tabla 9. Distribución de las recomendaciones de seguridad por tipo de destinatario y año

Tipo de destinatario de las recomendaciones	2009	2010	2011	2012	2013 ⁹	2014	Total
Administración Pública	8	63	96	35	31	34	266
Colectivo	22	37	34	17	3	2	115
Persona / Empresa	14	13	35	46	63	36	208
Total	44	113	165	98	97	72	589

Tabla 10. Distribución de las recomendaciones de seguridad por materia y año

Materia de las recomendaciones	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Total
Cumplimiento normas y protocolos	10	20	30	6	5	10	81
Formación	4	31	28	20	13	2	98
Gestión seguridad / operación	12	14	24	35	43	26	154
Inspección	3	16	23	9	10	4	65
Mejora de diseño	14	15	21	13	15	12	90
Normativa		17	36	13	10	18	94
Sanción	1		3	2	1	0	7
Total	44	113	165	98	97	72	589

* * *

⁹ El número de recomendaciones en informes publicados en el año 2013 (97) ha variado con relación a la cifra que figura del informe anual del año 2013 (96) a causa de la revisión de dos informes de accidentes marítimos publicados en el año 2013.



ANEXO I – LISTADO DE RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD

Código	Destinatario	Texto
R-2014-02-1	Puertos de Cantabria	Que balice el canal de acceso al muelle pesquero de Santoña
R-2014-02-2	Capitanía Marítima de Santander	Que regule la práctica de actividades deportivas marítimas en los accesos a los puertos pesquero y deportivo de Santoña.
R-2014-05-1	Autoridad Portuaria de Gijón	Que revise las condiciones de uso y explotación del fondeadero del puerto de Gijón teniendo en cuenta la alteración de las condiciones de oleaje surgidas tras la ampliación del puerto
R-2014-06-1	Dirección General de la Marina Mercante	Que valore la conveniencia de modificar las prescripciones técnicas del apartado 8.g) del anexo V del Real Decreto 543/2007 para que los buques nuevos de eslora igual o mayor a 15 m y en la medida de lo posible los existentes de eslora igual o mayor a 18 m, que estén equipados con un sistema fijo de extinción de incendios en la cámara de máquinas por CO ₂ , tengan los mandos de descarga situados de manera que, si se declara un incendio en dicho espacio, su activación no se vea dificultada
R-2014-06-2	Dirección General de la Marina Mercante	Que valore la conveniencia de modificar las prescripciones técnicas del anexo V del Real Decreto 543/2007 para que los buques nuevos de eslora igual o mayor a 15 m y en la medida de lo posible los existentes de eslora igual o mayor a 18 m, dispongan de un sistema de vigilancia por televisión en los espacios de máquinas sin

Código	Destinatario	Texto
		dotación permanente que permita monitorizar desde el puente de gobierno cualquier anomalía que pueda producirse.
R-2014-06-3	Dirección General de la Marina Mercante	Que valore la conveniencia de modificar las prescripciones técnicas del apartado 9 del anexo V del Real Decreto 543/2007 para que los buques nuevos y existentes de eslora igual o mayor a 12 m, tengan un dispositivo de arranque de la bomba contraincendios situado de manera que, si se declara un incendio en la cámara de máquinas, no se vea impedido el uso de esta bomba contraincendios.
R-2014-07-1	Compañía armadora	Que impulse la gestión del trabajo en equipo en el puente, más conocido en la industria por <i>Bridge Team Management</i>
R-2014-07-2	Compañía armadora	Que imparta instrucciones acerca del cumplimiento del Capítulo VIII del Código STCW
R-2014-07-3	Autoridad Portuaria de Barcelona	Que estudie la implantación de luces de enfilación o de una luz direccional que dirijan a un navegante de forma segura por el acceso sur al puerto. Dichas ayudas deberán ser oficiales y públicas, al contrario que la enfilación que se usa actualmente, de conocimiento exclusivo de los prácticos y navegantes habituales, que impide que los equipos de puente de los buques puedan incorporar este conocimiento a sus planes de entrada en puerto, seguirlo, y prepararse así ante cualquier contingencia que pudiera surgir. Dichas luces deberán ser inmunes a la contaminación lumínica que pudiera existir en el recorrido que debiera efectuar el buque en su entrada.
R-2014-07-4	Autoridad Portuaria de Barcelona	Que estudie la necesidad de modificar las características de las luces que marcan la bocana sur del puerto, en especial de la luz verde del morro del dique de levante. La modificación irá encaminada a facilitar la visión y a resaltar esta luz de las luces del fondo.
R-2014-07-5	Autoridad Portuaria de Barcelona	Que estudie la existencia, magnitud y consecuencias para la seguridad de la navegación que pudieran tener las corrientes transversales en la bocana sur del puerto.
R-2014-07-6	Corporación de Prácticos de Barcelona	Que estudie la idoneidad del servicio de practicaje, teniendo en cuenta los distintos factores que en este informe se han descrito, y de los cuales se destaca el emplazamiento lateral del punto de embarque, su distancia hasta los diques de la bocana, la existencia de corrientes, la velocidad empleada en la aproximación, las referencias empleadas, los procedimientos seguidos en la comunicación con las tripulaciones, el seguimiento de las órdenes impartidas, la contaminación lumínica, etc., y la eficacia de las ayudas disponibles a la navegación en la bocana sur del puerto de

Código	Destinatario	Texto
		Barcelona.
R-2014-08-1	Dirección General de la Marina Mercante	Que promueva la modificación del RD 543/2007 para que el uso del chaleco o dispositivo salvavidas de inflado automático sea obligatorio en todo momento para las personas que están trabajando en cubierta.
R-2014-09-1	Patrones de ambas embarcaciones	Que revisen las disposiciones del RIPA, especialmente las reglas dedicadas a la vigilancia de la navegación.
R-2014-11-1	Dirección General de la Marina Mercante	Que estudie la posibilidad de desarrollar directrices que ayuden a los patrones de pesca a decidir si pueden salir a faenar, en función de las condiciones meteorológicas y marítimas.
R-2014-11-2	Dirección General de la Marina Mercante	Que considere la posibilidad de exigir la instalación de cartolas en cruja dentro de las cajoneras rectangulares donde se estiban los aparejos de forma que se minimice el efecto del corrimiento de los aparejos de pesca de banda a banda.
R-2014-11-3	Dirección General de la Marina Mercante	Que complemente las normas de dimensionamiento de los medios de desagüe del agua en cubierta con la especificación de su localización a bordo, para garantizar que son eficaces en todas las condiciones operacionales previsibles de la embarcación, especialmente en condiciones de calado y asiento distintas de las de diseño.
R-2014-14-1	Astillero de reparaciones YATESPORT en Vigo	Que implemente un sistema eficaz de inspección de las averías, previo a la reparación y de las reparaciones una vez efectuadas.
R-2014-14-2	Astillero de reparaciones YATESPORT en Vigo	Que implementen un protocolo de trabajo para asegurar unas adecuadas condiciones ambientales para la aplicación de resina y fibra de vidrio.
R-2014-14-3	Cooperativa de Armadores del Puerto de Vigo	Que insten a sus socios a respetar las limitaciones de navegación impuestas por las titulaciones de los patrones de sus buques.
R-2014-14-4	Dirección General de la Marina Mercante (DGMM)	Que estudie una modificación de la normativa para imponer en pesqueros de altura la ubicación de las bombas de achique en una posición elevada, para garantizar su funcionamiento durante un período de tiempo mayor en caso de producirse una vía de agua.
R-2014-14-5	Armadores de los pesqueros FRANCÉS y BONITO DOS	Que se aseguren de que los datos de contacto que dispone la DGMM están actualizados.
R-2014-14-6	Patrón del pesquero FRANCÉS	Que en situaciones de emergencia siempre haga uso de la Llamada Selectiva Digital para solicitar ayuda.
R-2014-14-7	Patrón del pesquero FRANCÉS	Que siempre que ejerza de patrón organice la realización de ejercicios de abandono para que todos los tripulantes hagan uso correcto de los equipos de supervivencia.

Código	Destinatario	Texto
R-2014-15-1	Sociedad de Prevención Mar Seguro de Galicia	Que analicen los datos estadísticos de siniestralidad disponibles al valorar la posibilidad de un riesgo para determinar el uso de equipos de protección tanto individuales como colectivos.
R-2014-15-2	Sociedad de Prevención Mar Seguro de Galicia	Que se valore el entorno de trabajo para la determinación de espacios que deben estar libres de obstáculos para circular con seguridad y celeridad.
R-2014-15-3	Sociedad de Prevención Mar Seguro de Galicia	Que revise la valoración de los riesgos de atrapamientos por cabos y artes y caída al mar. Independientemente de la obligatoriedad legal de disponer o colocarse determinado EPI, la evaluación de riesgos y el plan de prevención de riesgos laborales debe poder identificar el riesgo y aplicar la mejor medida que evite o minimice dicho riesgo. En embarcaciones de este tipo, los riesgos de atrapamientos por cabos y artes y caída al mar no pueden calificarse como bajos.
R-2014-15-4	Sociedad de Prevención Mar Seguro de Galicia	Que recomiende al armador los EPIs que se deben utilizar identificándolos por su marca y modelo adecuados a cada caso. Por ejemplo, entre las distintas marcas y modelos de chalecos de trabajo en la evaluación se debería recomendar el uso de modelos que minimicen al máximo la posibilidad de enganches.
R-2014-15-5	Armador del LUCERO UNO	Que exija de la Sociedad de Prevención la identificación de los EPIs que se deben utilizar por su marca y modelo adecuados a cada caso.
R-2014-15-6	Armador del LUCERO UNO	Que establezca un procedimiento de trabajo en el que se incluya la parada total del buque en el momento en el que se larga la cala.
R-2014-15-7	Armador del LUCERO UNO	Que estudie la posibilidad de realizar la maniobra de largado del arte utilizando un carretel provisto de un sistema de frenado
R-2014-15-8	Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo y Dirección General de la Marina Mercante	Que impulsen el mejor diseño y el uso de chalecos adecuados al trabajo a bordo, y que se den a conocer mediante campañas divulgativas con el fin de que no produzcan rechazo en las tripulaciones que los han de utilizar.
R-2014-15-9	Instituto Gallego de Seguridad y Salud Laboral y Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo	Que amplíen y actualicen los datos sobre siniestralidad laboral en el sector marítimo pesquero y los hagan públicos, con el fin de dotar de información a los servicios de prevención y prevencionistas en general.
R-2014-16-1	Compañía BALEARIA	Que adopte medidas de protección adicionales para los motores propulsores del buque: a. Aislamiento de todas las superficies calientes de los motores propulsores susceptibles de llevar al combustible a su temperatura de inflamación. b. Las tuberías de combustible líquido de los motores deberán estar apantalladas o

Código	Destinatario	Texto
		debidamente protegidas por algún otro medio para evitar, en tanto que sea posible, que los chorros o fugas de combustible se dirijan hacia superficies calientes, las tomas de aire de las máquinas u otras fuentes de ignición, como prescribe el Convenio SOLAS. La protección será eficaz y conforme a los estándares de la industria.
R-2014-16-2	Compañía BALEARIA	Que establezca un procedimiento de mantenimiento preventivo del sistema de alimentación de combustible en el motor, que implique la revisión periódica de los elementos de conducción del combustible al motor, e incluya una sustitución programada de los tubos de combustible sometidos a fatiga.
R-2014-16-3	Compañía BALEARIA	Que modifique el recorrido del cableado eléctrico del sistema de operación del disparo remoto del sistema de extinción de incendios por CO ₂ , buscando el máximo alejamiento del recinto a ser protegido, de manera que el mecanismo de disparo del mismo no resulte afectado por una deflagración como la acontecida en el JAUME I.
R-2014-16-4	Dirección General de la Marina Mercante	Que instruya a sus inspectores para que, durante las inspecciones de los certificados estatutarios en buques similares, comprueben la existencia de un encapsulado eficaz en las tuberías de combustible de baja presión o medidas alternativas según los estándares de la industria que ofrezcan una protección similar frente a los derrames; por ejemplo, la correcta aplicación de cinta de aluminio ("cinta solas") en los racores de los tubos de combustible.
R-2014-16-5	Dirección General de la Marina Mercante	Que considere promover ante la OMI una modificación los Convenios aplicables para que los medios de control del sistema fijo de extinción de incendios por gas estén en lugares no expuestos a quedar destruidos por una explosión en el espacio a proteger. El hecho de que el espacio del CO ₂ situado inmediatamente encima de dicho túnel no hubiera sufrido daños a causa de la explosión indica que las divisiones de clase A-60 pueden no ser eficaces frente a una explosión, lo que haría recomendable que dichos cables de control no discurran por túneles de servicio de la cámara de máquinas protegidos únicamente por divisiones de clase A-60.
R-2014-16-6	Sociedad de Clasificación DET NORSKE VERITAS	Que, a la vista de las conclusiones de este informe, considere si procede actualizar o modificar sus Normas de Clasificación aplicables a las protecciones de los cables de control de los sistemas contra incendios, especialmente si dichos cables pasan por espacios contiguos a espacios de máquinas.

Código	Destinatario	Texto
R-2014-17-1	Autoridad Marítima del Puerto de la Bahía de Cádiz	Que actualice el procedimiento de comunicaciones dentro de la Bahía de Cádiz, imponiendo con mayor intensidad y claridad la obligación de los participantes en el STM de mantener escucha en el canal 74 de VHF, así como de comunicar por este canal de trabajo del STM toda información de relevancia para la seguridad marítima, lo que incluirá, pero no se limitará a, decisiones de maniobra de grandes buques cuando accedan o salgan del puerto comercial de Cádiz o de cualquier otra dársena o fondeadero dentro de la Bahía.
R-2014-17-2	Autoridad Marítima del Puerto de la Bahía de Cádiz	Que considere extender las obligaciones de información y control a los buques de menos de 100 GT. Aunque la CIAIM desconoce si la siniestralidad referida a estas embarcaciones es relevante o no, el hecho es que las embarcaciones de menos de 100 GT son también participantes en el STM e interactúan con el resto de buques en la Bahía.
R-2014-18-1	Dirección General de la Marina Mercante	Que procure que se apliquen el artículo 1 sección C párrafos a) y b) del Anexo IV del Real Decreto 543/2007 sobre tendido y aislamiento de cables eléctricos a los pesqueros existentes, en la medida que sea factible y razonable.
R-2014-21-1	Dirección General de la Marina Mercante	Que establezca normas o directrices de diseño e instalación aplicables a los escapes húmedos de embarcaciones de pesca, similares a las existentes para otros tipos de buque, que contemplen la utilización de mangueras homologadas y con fecha de caducidad y requisitos de estanqueidad del sistema, fijando así mismo un régimen de inspecciones. Que dichas normas o directrices sean de aplicación, en la medida de lo posible, a embarcaciones existentes.
R-2014-21-2	Dirección General de la Marina Mercante	Que elimine la posibilidad de que la autocertificación anual del RD 543/2007 la pueda llevar a cabo personal sin cualificación técnica para ejercer la función de inspección o que ni siquiera se tenga que llevar a cabo si la eslora (L) del barco es menor de 6 m.
R-2014-21-3	Patrón del pesquero	Que establezca un procedimiento de trabajo que incluya la comprobación, antes de salir a navegar, de todos los elementos de la embarcación que puedan tener influencia en su seguridad, incluyendo específicamente el correcto funcionamiento de la alarma de sentinas, el buen estado de todas las conducciones que atraviesan el casco, y la presencia de agua en todos los compartimentos.
R-2014-23-1	Dirección General de la Marina Mercante	Que elimine la posibilidad de que la autocertificación anual del RD 543/2007 la pueda firmar personal sin cualificación técnica marítima

Código	Destinatario	Texto
		para ejercer la función de inspección.
R-2014-23-2	Dirección General de la Marina Mercante	Que promueva entre la flota pesquera la comprobación del correcto funcionamiento de las alarmas de sentina antes de salir a la mar, para poder detectar la inundación con suficiente antelación.
R-2014-25-1	Secretaría General de Pesca, Dirección General de la Marina Mercante, Instituto Social de la Marina, y Capitanía Marítima de Vigo	Que tomen medidas para evitar que los buques pesqueros salgan a faenar a zonas en donde sus patrones no tienen la titulación necesaria, mediante el cruce de datos de enroles y cotizaciones de los tripulantes, y de posicionamiento de los buques mediante las cajas azules de pesca, o por otros métodos que se consideren eficaces.
R-2014-25-2	Patrón y al armador de la embarcación	Que dispongan la realización a bordo de ejercicios de emergencia, de forma periódica y siempre tras la incorporación de nuevos tripulantes.
R-2014-27-1	Patrón y armador de la embarcación	Que utilice los procedimientos de llamada selectiva digital establecidos en el SMSSM para la gestión de llamadas de socorro.
R-2014-27-2	Patrón y armador de la embarcación	Que promueva entre sus tripulantes el uso del chaleco salvavidas mientras se esté en cubierta, cualquiera que sea la actividad realizada y las condiciones de la mar.
R-2014-27-3	Patrón y armador de la embarcación	Que enrole a los tripulantes suficientes para realizar las labores de pesca sin que el patrón tenga que abandonar la guardia de navegación.
R-2014-27-4	Dirección General de la Marina Mercante	Que proponga la realización de campañas informativas y de mentalización para que los patrones y demás personas encargadas de las guardias de navegación estén familiarizados y utilicen los procedimientos del SMSSM.
R-2014-27-5	Dirección General de la Marina Mercante	Que estudie la conveniencia de hacer obligatorio el chaleco salvavidas mientras se esté en cubierta, cualquiera que sea la actividad realizada y las condiciones de la mar.
R-2014-28-1	Patrón de la embarcación	Que tenga en cuenta los avisos a la navegación a la hora de planificar las derrotas y actúe con prudencia en lugares donde existan obstáculos de cualquier naturaleza, señalizados o no.
R-2014-28-2	Patrón de la embarcación	Que no se aventure en una zona con obstáculos si no se ven las marcas que la señalizan, y ante cualquier duda, cambie de rumbo y rodee el obstáculo.
R-2014-30-1	Dirección General de la Marina Mercante	Que estudie la posibilidad de hacer obligatorias las inspecciones en seco para embarcaciones de madera de menos de 6 m de eslora, y que dichas inspecciones sean realizadas por personal con la formación necesaria
R-2014-30-2	Dirección General de la Marina	Que estudie la conveniencia de hacer obligatorio el chaleco salvavidas mientras se esté

Código	Destinatario	Texto
	Mercante	en cubierta, cualquiera que sea la actividad realizada y las condiciones de la mar.
R-2014-30-3	Armador de la embarcación	Que emplee personal cualificado para realizar las inspecciones y mantenimiento de la embarcación
R-2014-30-4	Patrón de la embarcación	Que promueva entre sus tripulantes el uso del chaleco salvavidas mientras se esté en cubierta, cualquiera que sea la actividad realizada y las condiciones de la mar.
R-2014-31-1	Armador	Que modifique el plan de prevención de riesgos laborales teniendo en cuenta la documentación publicada por el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo sobre los riesgos en la pesca
R-2014-32-1	Servicio de prevención ajeno del buque, armador del buque y patrón del buque	Que modifique el plan de prevención de riesgos del buque, estableciendo procedimientos que determinen las maniobras de largado y virado del aparejo de pesca de manera segura, identificando los peligros latentes y formando adecuadamente de ello a las tripulaciones.
R-2014-32-2	Dirección General de la Marina Mercante y Secretaría General de Pesca	Que estudien medidas que garanticen el cumplimiento de los periodos de descanso por parte de las tripulaciones, dirigidas especialmente a las flotas que realizan su actividad en mareas de varios días de duración. Por ejemplo, mediante los dispositivos de control existentes, se podría limitar la actividad de pesca diaria, bien por medio de la limitación del número de lances o por cualquier otro método, garantizando una armonización de la actividad de pesca con el descanso necesario de las tripulaciones, con el objetivo de reducir la fatiga crónica que se da en este tipo de flotas.
R-2014-33-1	Armador del pesquero	Que se asegure de que el número de miembros de la dotación de sus buques y sus titulaciones profesionales son las adecuadas para garantizar en todo momento la seguridad de la navegación y del buque, teniendo en cuenta sus características técnicas y de explotación, en los términos que reglamentariamente estén establecidos.
R-2014-33-2	<i>Direção Geral de Autoridade Marítima</i> , del Gobierno de Portugal	Que valore la conveniencia de establecer controles eficaces sobre la titulación profesional de los tripulantes extranjeros que forman parte de las dotaciones de los buques de pesca abanderados en Portugal.
R-2014-33-3	Dirección General de la Marina Mercante	Que valore la conveniencia de modificar el Reglamento sobre Despacho de Buques aprobado mediante Orden de 18 de enero de 2000, al objeto de que se establezcan controles eficaces sobre la titulación profesional de los tripulantes que forman parte de las dotaciones de todos los buques de pesca extranjeros que despachan las Capitanías y los Distritos Marítimos

Código	Destinatario	Texto
		en los puertos españoles.
R-2014-34-1	Compañía armadora	Que revise a nivel general sus procedimientos de gestión de la seguridad, especialmente en lo referido a comunicaciones, recursos y autoridad, no limitándose a sus relaciones con los buques sino también internamente dentro de la Compañía y de los propios buques. Esto es especialmente importante en situaciones de contingencia, donde las tripulaciones, cuyo número es calculado normalmente para la operación normal del buque, resultan ser insuficientes para enfrentarse a una situación de este tipo.
R-2014-34-2	Compañía armadora	Que revise sus procedimientos operativos, y en especial sus procedimientos críticos, para asegurarse de que se realizan de acuerdo a la normativa, a las especificaciones del fabricante y conforme a los estándares de la industria.
R-2014-36-1	Compañía armadora	Que modifique el Sistema de Gestión de Seguridad para adaptarlo a este buque, en cumplimiento con el Código Internacional de Gestión de la Seguridad.
R-2014-36-2	Compañía armadora	Que elabore procedimientos de trabajo a bordo de los buques Ro-Ro de su flota, entre los que deberían concretar, pero sin limitarse a: <ul style="list-style-type: none"> a. cómo se han de desarrollar las comunicaciones entre el personal de tierra y la tripulación durante las operaciones de carga; debe identificar las dificultades de comunicación que surjan y corregirlas b. listas de coordinación "tierra-buque" para sus operaciones de carga y descarga
R-2014-36-3	Compañía armadora	Que vigile el estricto cumplimiento de la normativa de horas de trabajo y descanso para sus tripulantes.
R-2014-36-4	A la empresa estibadora	Que elabore procedimientos de trabajo con los buques que arriben a sus instalaciones, entre los que deberían concretar, pero sin limitarse a: <ul style="list-style-type: none"> a. cómo se han de desarrollar las comunicaciones entre el personal de tierra y la tripulación durante las operaciones de carga, estableciendo el idioma de trabajo e identificando y corrigiendo las dificultades de comunicación que surjan con cada buque. b. listas de coordinación "tierra-buque" para sus operaciones con los buques que arriben a sus instalaciones

* * *



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 2014

CARGO	PROPUESTOS POR	TITULARES	SUPLENTES
Presidente	Nombrado por el Titular del Ministerio	D. Eduardo Cruz Iturzaeta	
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