



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD  
Y AGENDA URBANA

SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTES,  
MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

COMISIÓN PERMANENTE DE  
INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES  
E INCIDENTES MARÍTIMOS

# MEMORIA ANUAL 2019

EL PRESENTE INFORME ANUAL FUE APROBADO POR EL PLENO DE LA CIAIM EN  
SU REUNIÓN DE FECHA 15 DE OCTUBRE DE 2020

## EXTRACTO DEL ARTÍCULO 265 DE LA LEY DE PUERTOS DEL ESTADO Y DE LA MARINA MERCANTE,

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

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

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

### Advertencia

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

Edita: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana ©  
Centro de Publicaciones  
NIPO: 796-20-209-4

COMISIÓN PERMANENTE DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES MARÍTIMOS

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

E-mail: [ciaim@mitma.es](mailto:ciaim@mitma.es)

Paseo de la Castellana, 67  
28071 Madrid (España)

<http://www.ciaim.gob.es>

**Contenido**

INTRODUCCION ..... 4

NATURALEZA, ESTATUTO JURÍDICO, ORGANIZACIÓN ..... 7

    Organización de la CIAIM..... 9

    Procedimiento de investigación de accidentes marítimos ..... 10

    Actividad de la CIAIM durante el año 2019 ..... 11

    Actividad internacional..... 12

ESTADÍSTICAS DE ACCIDENTES ..... 13

    Año 2019 ..... 14

    Buques y embarcaciones ..... 17

    Estadísticas de pesqueros a la deriva ..... 17

INFORMES PUBLICADOS ..... 19

ESTUDIOS DE SEGURIDAD..... 22

RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD ..... 24

    Datos globales de recomendaciones de seguridad, por años ..... 27

ANEXO I – LISTADO DE RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD 2019 ..... 29

ANEXO II – CLASIFICACIONES UTILIZADAS..... 36

    TIPO DE BUQUE ..... 36

    TIPO DE SUCESO ..... 37

ANEXO III – MIEMBROS DEL PLENO DURANTE 2019 ..... 40



Francisco Javier Martínez Couto

### Vocal

Espero que la glosa de la actividad, más bien funciones o competencias de la CIAIM que pretendo en este preámbulo, sirva para poner negro sobre blanco la naturaleza de la actividad/trabajo de quienes formamos parte de este organismo que, como se contempla en su normativa reguladora, está orientado fundamentalmente hacia la seguridad de los trabajadores de la mar a bordo (*seafarers*) y la prevención de la contaminación marina.



Y ya entrando en materia, comoquiera que esta introducción lo es para glosar la actividad de la CIAIM a lo largo del año 2019, a ello he de ceñirme, al menos esa es mi inicial pretensión. Si bien, y teniendo en cuenta la Información que se facilita en el presente informe que, anticipo, poco o nada va a variar en relación a lo que ha venido ocurriendo en los años precedentes, desafortunadamente la conclusión que extraigo del análisis de los accidentes objeto de investigación a lo largo del pasado año es que tenemos unos grandes medios estatales (y autonómicos, como resulta ser el caso de la Comunidad Autónoma de Galicia) de respuesta en caso de siniestros marítimos. Pero, sin embargo, la prevención en materia de accidentes marítimos en nuestro país es una asignatura que no parece que hayamos superado con nota de suficiente, a la vista de que en los casos sometidos al escrutinio de la CIAIM se siguen detectando/constatando comportamientos o conductas del todo punto inaceptables, no solo en tripulantes de buques y embarcaciones dedicados a la pesca marítima, sino también en el caso de las tripulaciones de los buques transbordadores de carga rodada y naves de pasaje de alta velocidad (*ferries*).

Y ello, a mi entender, es fruto o consecuencia de la precarización del trabajo en la mar. Desengañémonos, mientras las tripulaciones de un gran número de buques que surcan los océanos y mares (tanto pesqueros como mercantes) se reduzcan y estén conformadas por personas de las más variopintas nacionalidades y diferentes grados de formación y sensibilización materia de prevención de accidentes marítimos; escaso remedio habrá a los males antes apuntados.

Si bien, es cierto, que ello no disculpa las flagrantes contravenciones del Reglamento Internacional para la Prevención de los Abordajes en la mar (RIPA), que se han observado en las personas responsables de las guardias en navegación en bastantes embarcaciones y buques de pesca, que han ocurrido abordajes motivados por la ausencia de personal de guardia en el puente de ambos buques. Lo que es inconcebible, pues poco esfuerzo puede conllevar permanecer en el puente mientras se está en navegación, y parece de sentido común estar atento a lo que discurre en las cercanías del buque; máxime cuando las condiciones del tráfico marítimo y/o meteorológicas son adversas.

Igualmente nos encontramos en tal tipo de buques y embarcaciones con tripulaciones que carecen de los más básicos conocimientos en materia de abandono de buque y contraincendios; y/o la displicencia a la hora de llevar a la práctica tales conocimientos, siendo de destacar el poco aprecio por el uso del chaleco salvavidas de trabajo. Lo que es una grave irresponsabilidad, máxime cuando a bordo las cosas se ponen turbias y no podemos contar más que con nuestros compañeros, los medios existentes a bordo y con los conocimientos en la materia de todos y cada uno de los tripulantes presentes.

Y unido a ello es de apreciar el deficiente uso o incluso el no uso de los equipos de radiocomunicaciones a bordo para demandar el auxilio preciso en caso de sufrir un accidente marítimo. Y el desdén con que en muchas ocasiones se trata a la sala o cámara de máquinas, que nos lleva a pensar que se la considera como un desván o trastero, insalubre/poco salubre y lleno de cachivaches ruidosos que produce tanta alergia a los tripulantes que su único contacto lo es en la lontananza, desde el puente, a través de una cámara de seguridad (circuito cerrado de televisión), a la que escasamente se presta atención. Lugar del que solamente se repara su existencia a bordo cuando suena la alarma para avisar de alguna anomalía en la sala de máquinas, si suena. O bien cuando, ya no queda más remedio, es decir cuando la avería en cuestión, inundación o incendio, lleva irremediamente a la pérdida de la nave.

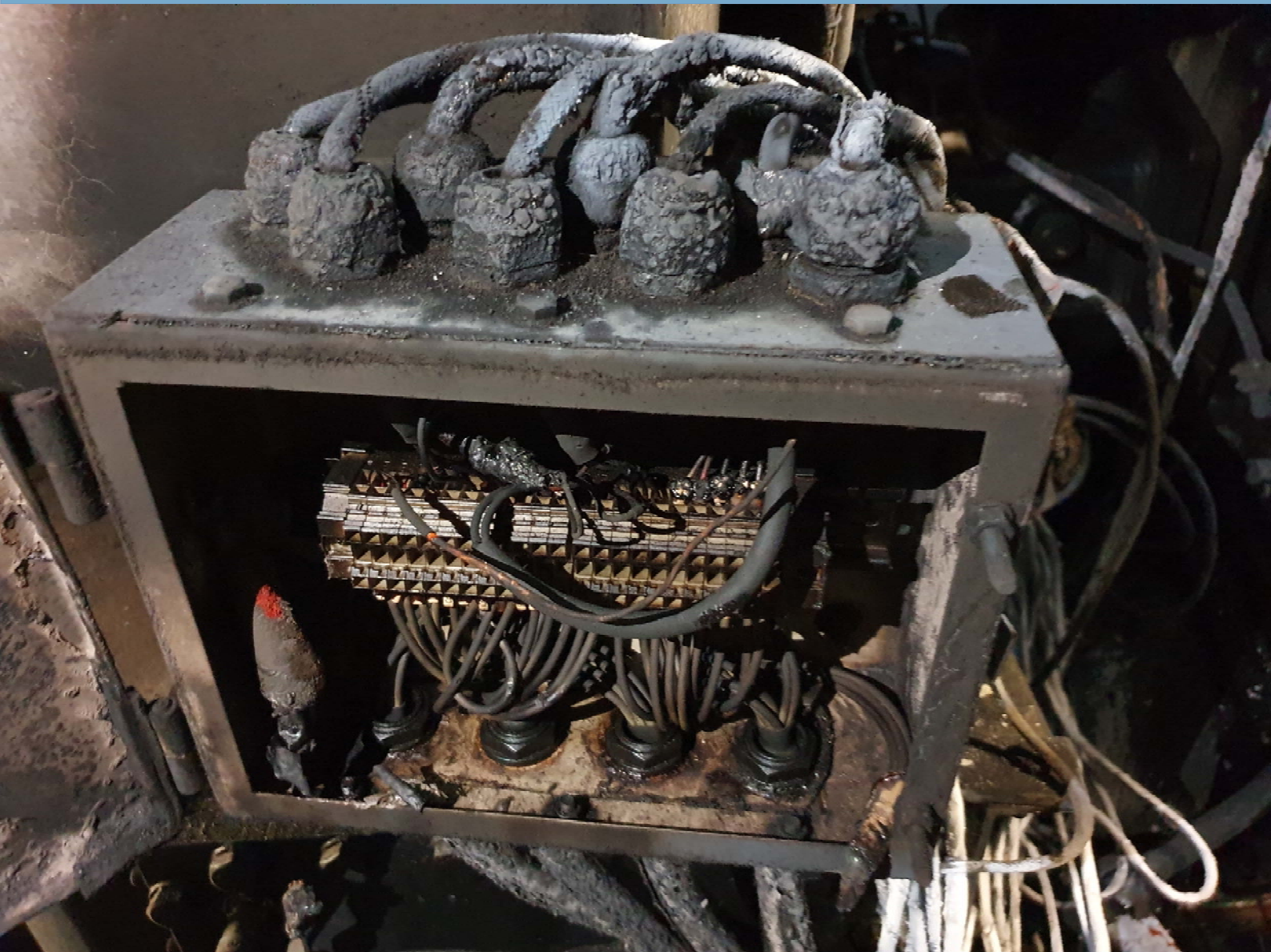
Y ya en el caso de los accidentes marítimos en los que están implicados buques de alta velocidad dedicados al transporte de pasajeros y vehículos, observamos como algo habitual encontrarnos con conatos de incendios y/o incendios de escasa enjundia en los que se puede intuir un precario control y mantenimiento de los equipos de a

bordo, en parte como consecuencia de la externalización de las operaciones de mantenimiento y reparación de tales equipos a talleres en tierra que no cuentan con el personal y los recursos especializados para esas operaciones. Lo que, es bien seguro, encuentra su explicación en la escasez de personal suficiente en el departamento de máquinas, y una confianza (interesada, creemos) en los automatismos (y en la informática) que posibilitan operar bajo el sistema de máquinas desatendidas. Lo que ha conllevado a la proliferación de buques con tripulaciones cada vez menos experimentadas en la detección de averías y en el mantenimiento y reparación de los equipos de máquinas.

Si en algo puede o podría ayudar la CIAIM con sus informes, al menos que lo sea para que sus destinatarios, los trabajadores del mar y los armadores, puedan, a tenor de las causas (técnicas) de los accidentes que en los informes se exponen, además de las correspondientes recomendaciones (sin ánimo de enmendar la plana a nadie), extraer las lecciones de lo que han de evitar para no incurrir en situaciones que propicien tales accidentes.

Al contrario, del título de un artículo de prensa que he leído recientemente: "Sálvese quien pueda" (su autor, Fernando Ónega), en la mar la seguridad y el adecuado proceder en caso de un siniestro es cosa de todos los que se hallan a bordo. Así que, no queda más remedio a los trabajadores del mar que, además de contar con la debida formación reglamentaria en materia en seguridad marítima, apliquen y/o consoliden a bordo dicha formación llevando a cabo regularmente y de manera diligente y provechosa los pertinentes ejercicios de adiestramiento en materia de abandono de buque y conrainscendios. Y a sus empleadores (los armadores), dotar o proveer a los buques de todos los medios que posibiliten a sus tripulantes navegar con seguridad y dar una adecuada y pronta respuesta a cualesquiera de los siniestros que puedan acontecer en la mar. Medios entre los que es destacar es que cuenten con tripulación (realmente suficiente no formalmente) y competente, y obviamente retribuida convenientemente; a fin de una respuesta adecuada a los siniestros que pudieran ocurrir.

Vigo, octubre de 2020



## **NATURALEZA, ESTATUTO JURÍDICO, ORGANIZACIÓN**

La Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (CIAIM) es un órgano colegiado funcionalmente independiente, 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.

Las investigaciones de la CIAIM son independientes de las investigaciones penales o de otra índole realizadas paralelamente para determinar responsabilidad o atribuir culpa.

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.

La CIAIM está adscrita al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (antes Ministerio de Fomento).

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.
- 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.
- 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 [...].
- 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.



- 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 Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.
- Seis vocales, designados por el titular del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, 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. Uno de los vocales es designado Vicepresidente por el Pleno de la Comisión.
- El Secretario, nombrado por el Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (antes Ministerio 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.

Los miembros del Pleno no reciben retribución por la labor que desempeñan en este órgano.

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 diecisiete personas, de las cuales once son investigadores o técnicos. Los investigadores actúan

con plena independencia de criterio y tienen la condición de autoridad pública.

La sede de la CIAIM se encuentra en las dependencias del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en Madrid, en el Paseo de la Castellana nº 67.

A lo largo del año 2019 la plantilla de la Secretaría de la CIAIM tuvo un porcentaje de ocupación de alrededor del 60%, estando sin cubrir aproximadamente un 40% de las plazas de investigador o de apoyo técnico.

### **Procedimiento de investigación de accidentes marítimos**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tras la publicación se envían copias del informe a todas las partes implicadas en el accidente, a la OMI<sup>1</sup>, a la EMSA<sup>2</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 2019**

Durante el año 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, como es habitual la carga de trabajo de la CIAIM obliga a mantener once reuniones durante el año.

En estas reuniones, además de otros asuntos, el Pleno analizó un total de 263<sup>3</sup> notificaciones de accidentes e incidentes marítimos. El Pleno también examinó un total de 52 informes de accidentes e incidentes marítimos. De ellos, 16 correspondieron al análisis de las observaciones

---

<sup>1</sup> Organización Marítima Internacional

<sup>2</sup> Agencia Europea de Seguridad Marítima, EMSA por sus siglas en inglés

<sup>3</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 anterior después de la reunión de diciembre, son examinados por el pleno en su siguiente reunión. Por otra parte, algunas de las notificaciones recibidas no corresponden a accidentes o incidentes marítimos sujetos al ámbito de aplicación del RD 800/2011.

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 17 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 2019 un representante de la CIAIM participó en la reunión del PCF mantenida durante el mes de junio en la sede de la EMSA en Lisboa.

La reunión estuvo centrada en el análisis y mejora de los distintos aspectos de la cooperación entre estados miembros para realizar investigaciones conjuntas. El programa de trabajo fue muy similar al del año anterior: varios grupos de trabajo presentaron avances en sus respectivos programas, dedicados a desarrollar buenas prácticas en la recopilación de evidencias, un plan de trabajo sobre el estudio del elemento humano en los accidentes, la formulación de recomendaciones de seguridad, o directrices de formación y acreditación de investigadores, entre otros puntos. También se examinó el funcionamiento de la plataforma europea de información de accidentes e incidentes marítimos (European Maritime Casualties Information Platform, EMCIP por sus siglas en inglés)

A lo largo del año, además, representantes de la CIAIM participaron en grupos de trabajo establecidos por la EMSA sobre el desarrollo de la plataforma EMCIP.

\* \* \*





## ESTADÍSTICAS DE ACCIDENTES

En esta sección se presentan datos de los accidentes e incidentes marítimos ocurridos durante el año 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>4</sup>.

---

<sup>4</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 ocasiones la investigación arroja nueva información que obliga a cambiar los datos preliminares que se tenían del suceso. Otros cambios pueden deberse a errores detectados y corregidos en las bases de datos manejadas por la CIAIM.

## Año 2019

La CIAIM recibió 283 notificaciones de accidentes e incidentes marítimos ocurridos durante 2019, 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 26 accidentes, y decidió no realizar una investigación en profundidad de los 257 sucesos restantes. De los accidentes investigados, dos fueron investigados por otros países con la colaboración de España como Estado sustancialmente interesado.

En las tablas siguientes se presentan los datos relativos a los sucesos notificados durante el año a la CIAIM, y de ellos los sucesos que finalmente son investigados.

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

| Tipología de sucesos ocurridos en el año | Número de sucesos notificados a la CIAIM |            | Número de sucesos Investigados |            |
|--|--|------------|--------------------------------|------------|
|  | Número                                   | Porcentaje | Número                         | Porcentaje |
| Abordaje                                 | 18                                       | 6%         | 4                              | 15%        |
| Accidente operacional                    | 16                                       | 6%         | 3                              | 12%        |
| Colisión                                 | 6  | 2%         | 1                              | 4%         |
| Daño al barco o al equipo                | 1  | 0,4%       | 0                              | 0%         |
| Evento no accidental                     | 0  | 0%         | 0                              | 0%         |
| Fallo estructural                        | 0  | 0%         | 0                              | 0%         |
| Incendio / explosión                     | 13                                       | 5%         | 8                              | 31%        |
| Inundación/hundimiento                   | 10                                       | 3%         | 3                              | 12%        |
| Pérdida de control                       | 208                                      | 73%        | 4                              | 15%        |
| Varada/embarancada                       | 10                                       | 3%         | 3                              | 12%        |
| Vuelco/escora                            | 1  | 0,4%       | 0                              | 0%         |
| <b>Total</b>                             | <b>283</b>                               |            | <b>26</b>                      |            |

En los accidentes e incidentes notificados a la CIAIM se registraron un total de 5 fallecidos o desaparecidos y 1 herido grave. El número de buques y embarcaciones perdidos en estos sucesos asciende a 14, de los cuales 13 eran pesqueros.

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

| Tipo de suceso            | Accidente muy grave | Accidente grave | Accidente leve | Incidente | Total      |
|---------------------------|---------------------|-----------------|----------------|-----------|------------|
| Abordaje                  | 3                   | 2               | 12             | 1         | 18         |
| Accidente operacional     | 4                   | 9               | 3              | 0         | 16         |
| Colisión                  | 0                   | 1               | 5              | 0         | 6          |
| Daño al barco o al equipo | 0                   | 0               | 1              | 0         | 1          |
| Evento no accidental      | 0                   | 0               | 0              | 0         | 0          |
| Fallo estructural         | 0                   | 0               | 0              | 0         | 0          |
| Incendio / explosión      | 4                   | 7               | 1              | 1         | 13         |
| Inundación/hundimiento    | 3                   | 5               | 1              | 1         | 10         |
| Pérdida de control        | 1                   | 196             | 6              | 5         | 208        |
| Varada/embarancada        | 3                   | 6               | 1              | 0         | 10         |
| Vuelco/escora             | 0                   | 1               | 0              | 0         | 1          |
| <b>Total</b>              | <b>18</b>           | <b>227</b>      | <b>30</b>      | <b>8</b>  | <b>283</b> |

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                        | 63  | 22%        | 3  | 12%        |
| Asturias                         | 29  | 10%        | 2  | 8%         |
| Cantabria                        | 14  | 5%         | 0  | 0%         |
| Cataluña                         | 32  | 11%        | 2  | 8%         |
| Ceuta / Melilla                  | 2   | 1%         | 0  | 0%         |
| Comunidad Valenciana             | 16  | 6%         | 4  | 15%        |
| Galicia                          | <b>62</b>                                   | <b>22%</b> | <b>6</b>                                     | <b>23%</b> |
| Islas Baleares                   | 19  | 7%         | 3  | 12%        |
| Islas Canarias                   | 21  | 7%         | 3  | 12%        |
| Murcia                           | 4   | 1%         | 0  | 0%         |
| País Vasco                       | 13  | 5%         | 1  | 4%         |
| Aguas exteriores                 | 8   | 3%         | 2  | 8%         |
| <b>Total</b>                     | <b>283</b>                                  |            | <b>26</b>                                    |            |



## Buques y embarcaciones

En los sucesos ocurridos en el 2019 notificados a la CIAIM estuvieron implicados un total de 295 buques y embarcaciones, que responden a la tipología mostrada en la tabla 4.

Tres cuartas partes de los buques y embarcaciones implicados en accidentes notificados e investigados por la CIAIM son pesqueros. Más de la mitad de los buques en accidentes investigados por la CIAIM son pesqueros.

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                | 37   | 13%  | 3   | 10% |
| Pasaje               | 21   | 7%   | 7   | 23% |
| Pesquero             | 222  | 75%  | 19  | 63% |
| Recreo <sup>5</sup>  | 5  | 2%   | 0   | 0%  |
| Servicios especiales | 9  | 3%   | 0   | 0%  |
| Militar              | 1  | 0,3% | 1   | 3%  |
| <b>Total</b>         | <b>295</b>   |      | <b>30</b>   |     |

## Estadísticas de pesqueros a la deriva

En el año 2019 la CIAIM ha recibido 170 notificaciones de pesqueros a la deriva, bien por avería mecánica, bien por quedar su hélice enredada en cabos o aparejos, que se ven obligados a pedir ayuda externa o remolque a puerto. En la práctica totalidad de los casos estos sucesos el pesquero es remolcado a puerto y queda atracado sin novedad.

<sup>5</sup> 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.

Este número (170 notificaciones) supone más de la mitad (un 60%) del total de accidentes notificados a la CIAIM durante el año. Estos sucesos, contemplados individualmente, apenas ofrecen lecciones de seguridad para el sector marítimo, por lo que la CIAIM no los investiga. No obstante, del análisis estadístico de estos accidentes contemplados en conjunto, pudiera derivarse la existencia de problemas de seguridad concretos en el sector pesquero, por lo que la CIAIM ha convenido en elaborar estadísticas de este tipo de accidentes.

A continuación se incluye una tabla con los datos de buques y embarcaciones de pesca que quedan a la deriva y son remolcadas a puerto sin más consecuencias desde el año 2016. Los datos se han clasificado de acuerdo con el tipo de incidencia o avería sufrida.

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

| Tipo de avería o incidencia en pesqueros que quedan a la deriva y son remolcados a puerto sin mayores consecuencias | Enredo de la hélice en un cabo o aparejo | Hélice (otros problemas) | Sistema de combustible | Sistema de gobierno | Motor propulsor (en general) | Reductora | Sistema de refrigeración | Electricidad | Total      |
|---|--|--------------------------|------------------------|---------------------|------------------------------|-----------|--------------------------|--------------|------------|
| Núm. de sucesos notificados en 2016   | 38                                       | -                        | 6                      | 11                  | 117                          | 8         | 5                        | -            | 185        |
| Núm. de sucesos notificados en 2017   | 44                                       | -                        | 3                      | 9                   | 83                           | 6         | 5                        | -            | 150        |
| Núm. de sucesos notificados en 2018   | 48                                       | 5                        | -                      | 8                   | 86                           | -         | -                        | 2            | 149        |
| Núm. de sucesos notificados en 2019   | 33                                       | 3                        | -                      | 20                  | 110                          | 3         | -                        | 1            | 170        |
| <b>Total sucesos notificados</b>  | <b>163</b>                               | <b>8</b>                 | <b>9</b>               | <b>48</b>           | <b>396</b>                   | <b>17</b> | <b>10</b>                | <b>3</b>     | <b>654</b> |

\* \* \*



## INFORMES PUBLICADOS

Durante el año 2019 la Comisión Permanente publicó 21 informes<sup>6</sup> de accidentes e incidentes marítimos.

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

[www.ciaim.gob.es](http://www.ciaim.gob.es)

---

<sup>6</sup> No confundir el número de informes publicados durante el año, que corresponden a accidentes ocurridos tanto en 2017 como en años anteriores, con el número de investigaciones abiertas durante el año.

| Informe | Buque              | Descripción   |
|---------|--------------------|---|
| 01/2019 | CENTOLO            | Hundimiento por vía de agua del pesquero CENTOLO, sin víctimas.<br>No se pudieron determinar las causas de la inundación, que se atribuye a un fallo estructural o rotura de algún elemento del sistema de agua salada.   |
| 02/2019 | LEIXON             | Hundimiento por vía de agua del pesquero LEIXON, sin víctimas.<br>La probable causa de la inundación fue una rotura o desprendimiento de una tabla, por mal estado de la madera o la clavazón.  |
| 03/2019 | SENEFAND I         | Vuelco y hundimiento del pesquero de arrastre SENEFAND I en aguas cercanas a Senegal, resultando tres desaparecidos. Las causas fueron falta de estabilidad y estanqueidad al tratar de izar un copo con peso excesivo y no mantener la estanqueidad del parque de pesca. |
| 04/2019 | NUEVO MARCOS       | Colisión contra una batea y hundimiento del pesquero NUEVO MARCOS, resultando tres fallecidos. El polígono de bateas no estaba balizado y posiblemente la vigilancia de la navegación no fue eficaz.  |
| 05/2019 | SERENIN            | El contramaestre del pesquero SERENIN cayó al mar desde la cubierta mientras se preparaba la maniobra de reviro. No tenía el chaleco salvavidas correctamente colocado.   |
| 06/2019 | BARCELONA KNUTSEN  | Un tripulante del buque gasero BARCELONA KNUTSEN resultó con heridas graves y pérdida de visión tras ser alcanzado por el polvo de un extintor que se despresurizó súbitamente durante su revisión.   |
| 07/2019 | S'ESTURION         | Hundimiento de la embarcación de pasaje S'ESTURION, sin víctimas, por una vía de agua causada por el desprendimiento de varias tablas del casco que estaban en mal estado.  |
| 08/2019 | O TERROR DOS MARES | Hundimiento del pesquero O TERROR DOS MARES, sin víctimas, al quedar sin motor y atravesada a la mar en condiciones meteorológicas adversas.  |
| 09/2019 | UXIA CINCO         | Pérdida de control, embarrancada y hundimiento del pesquero de artes menores UXIA CINCO, sin víctimas, al enganchar un cabo en el eje propulsor.  |
| 10/2019 | MAR NOVO           | Caída al mar de un marinero del pesquero MAR NOV, al ser arrastrado por el arte de enmalle que se estaba largando.  |
| 11/2019 | ALVI               | Vuelco sin víctimas del pesquero ALVI al costado del muelle mientras se descargaba  |



| Informe | Buque               | Descripción   |
|---------|---------------------|---|
|         |                     | el pescado, por falta de estabilidad provocada por la sobrecarga.   |
| 12/2019 | MARTIN I SOLER      | Incendio sin víctimas en el garaje del ro-pax MARTIN I SOLER al incendiarse en puerto la unidad de refrigeración de un furgón isoterma a bordo.   |
| 13/2019 | BORAMAR             | Incendio del catamarán de pasaje BORAMAR, resultando un fallecido y varios heridos entre el pasaje. El fuego se inició en una instalación irregular de gas butano situada en la cocina.                                   |
| 14/2019 | MARIANELA           | Vuelco, sin víctimas, del auxiliar de acuicultura MARIANELA, por sobrecarga de la embarcación y falta de trincaje de la carga.  |
| 15/2019 | LA FLECHERA         | Inundación y hundimiento del pesquero LA FLECHERA, sin víctimas. La causa probable de la inundación fue la rotura de algún elemento del sistema de agua salada.   |
| 16/2019 | LA BALLEINITA       | Embarrancada y pérdida del pesquero LA BALLEINITA, por un error de navegación. No se produjeron víctimas.   |
| 17/2019 | ILARGI SEGUNDO      | Caída al mar y fallecimiento del único tripulante de la embarcación de pesca ILARGI SEGUNDO, por causas desconocidas.   |
| 18/2019 | VIRGEN PILAR DOS    | Inundación y hundimiento del pesquero VIRGEN PILAR DOS, por causas desconocidas. No se produjeron víctimas.   |
| 19/2019 | CEMENTOS CANTÁBRICO | Rotura de un guíacabos de la maniobra de proa del cementero CEMENTOS CANTÁBRICO durante la maniobra de atraque. Una parte del guíacabos salió despedida y alcanzó a un marinero, que falleció a consecuencia del impacto. |
| 20/2019 | KIKO                | Embarrancada y hundimiento del pesquero KIKO, sin víctimas, por un fallo de navegación.   |
| 21/2019 | REGINA BALTICA      | Incendio en la cámara de máquinas del ro-pax REGINA BALTICA por rotura de un elemento del sistema de combustible de un motor auxiliar. No hubo víctimas.  |

\* \* \*



### **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 2019 la CIAIM no ha publicado nuevos estudios sobre seguridad, al no encontrar nuevos problemas de seguridad con elevada incidencia distintos a los ya reseñados los años anteriores.

Hasta la fecha, la CIAIM ha elaborado los siguientes estudios de seguridad:

01/2014 – Incumplimientos del Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en la Mar, 1972 (RIPA)

02/2014 – Estabilidad de los pesqueros

03/2015 – Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM)

04/2015 – Problemas relacionados con la inspección y reparación de pesqueros: Autocertificación. Fallos estructurales en pesqueros de madera

05/2016 – Riesgos de la navegación en aguas someras y zonas de rompiente

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.

[www.ciaim.gob.es](http://www.ciaim.gob.es)

\* \* \*





## RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD

En los informes aprobados durante 2019 por el Pleno de la CIAIM se han formulado un total de 22 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 los capitanes, 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. patrones), normalmente para actualizar conocimientos o concienciar de la necesidad de cumplir estrictamente los protocolos (p.e. uso del SMSSM<sup>7</sup> en emergencias).
- Gestión de la seguridad / Operación. Se recomienda la introducción o mejora de procedimientos operativos que no existían o eran deficientes, o cambios en la manera de operar sus buques.
- Inspección. Se recomienda a la Administración que se refuercen las inspecciones sobre algún elemento técnico u operativo concreto.
- Introducción de mejoras en los diseños. Se recomienda, generalmente a diseñadores y fabricantes, que implementen mejoras en los diseños, teniendo en cuenta las deficiencias puestas de manifiesto en las investigaciones de seguridad, aun cuando no sea preceptiva su implementación (p.e., evitar asimetrías en tanques de combustible).
- Normativa. Se recomienda a la Administración que realice cambios normativos.
- Procedimientos sancionadores. Se recomienda reforzar las sanciones de determinados comportamientos.

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

---

<sup>7</sup> Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos

Tabla 6. Número de recomendaciones de seguridad formuladas por la CIAIM en informes publicados durante 2019, por tipo de destinatario

| Tipo de destinatario   | Número de recomendaciones |
|------------------------|---------------------------|
| Administración Pública | 6                         |
| Colectivo              | 1                         |
| Persona / empresa      | 15                        |
| <b>Total</b>           | <b>22</b>                 |

Tabla 7. Número de recomendaciones de seguridad formuladas por la CIAIM en informes publicados durante 2019, por materia

| Materia de la recomendación            | Número de recomendaciones |
|--|---------------------------|
| Cumplimiento de normas y protocolos    | 2                         |
| Formación                              | 3                         |
| Gestión de seguridad / operación       | 6                         |
| Inspección                             | 6                         |
| Introducción de mejoras en los diseños | 3                         |
| Normativa                              | 2                         |
| Procedimientos sancionadores           | 0                         |
| <b>Total</b>                           | <b>22</b>                 |

Tabla 8. Número de recomendaciones de seguridad formuladas por la CIAIM en informes publicados durante 2019, 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                    | 0         | 2                 | 2         |
| Formación                           | 0                    | 1         | 2                 | 3         |
| Gestión de seguridad / operación    | 0                    | 0         | 6                 | 6         |
| Inspección                          | 4                    | 0         | 2                 | 6         |
| Mejora de diseño                    | 0                    | 0         | 3                 | 3         |
| Normativa                           | 2                    | 0         | 0                 | 2         |
| Procedimientos sancionadores        | 0                    | 0         | 0                 | 0         |
| <b>Total</b>                        | <b>6</b>             | <b>1</b>  | <b>15</b>         | <b>22</b> |

Se pueden cruzar los datos de recomendaciones por materia y por el tipo de buque, atendiendo a si es o no pesquero, tal como se muestra en la tabla 9.

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

| Materia de la recomendación      | No pesqueros | Pesqueros | Total     |
|----------------------------------|--------------|-----------|-----------|
| Cumplimiento normas y protocolos | 1            | 1         | 2         |
| Formación                        | 1            | 2         | 3         |
| Gestión seguridad / operación    | 6            | 0         | 6         |
| Inspección                       | 2            | 4         | 6         |
| Mejora de diseño                 | 3            | 0         | 3         |
| Normativa                        | 1            | 1         | 2         |
| Procedimientos sancionadores     | 0            | 0         | 0         |
| <b>Total</b>                     | <b>14</b>    | <b>8</b>  | <b>22</b> |

La mayoría de las recomendaciones de seguridad se formulan en accidentes de buques y embarcaciones pesqueros. Se ha formulado un elevado número de recomendaciones relacionadas con la gestión de la seguridad y la formación. No figura ninguna recomendación dirigida a colectivos, habiéndose preferido la formulación de recomendaciones de seguridad más concretas dirigidas a personas, empresas y administraciones públicas.

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

En los informes publicados por la CIAIM entre los años 2009 y 2019 se han formulado un total de 773 recomendaciones de seguridad, distribuidas por materia y destinatario de acuerdo con las tablas siguientes:

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

| Tipo de destinatario de las recomendaciones | Admón. Pública | Colectivo | Persona / Empresa | Total |
|---|----------------|-----------|-------------------|-------|
| 2009  | 8              | 22        | 14                | 44    |
| 2010  | 63             | 37        | 13                | 113   |
| 2011  | 96             | 34        | 35                | 165   |
| 2012  | 35             | 17        | 46                | 98    |
| 2013  | 31             | 3         | 63                | 97    |
| 2014  | 34             | 2         | 36                | 72    |
| 2015  | 33             | 10        | 16                | 59    |
| 2016  | 20             | 0         | 27                | 47    |
| 2017  | 7              | 0         | 17                | 24    |
| 2018  | 9              | 0         | 23                | 32    |
| 2019  | 6              | 1         | 15                | 22    |
| Total                                       | 341            | 126       | 306               | 773   |

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

| Materia de las recomend. | Cumplimiento normas y protocolos | Formación | Gestión seguridad / operación | Inspección | Mejora de diseño | Normativa | Sanción | Total |
|--------------------------|----------------------------------|-----------|-------------------------------|------------|------------------|-----------|---------|-------|
| 2009                     | 10                               | 4         | 12                            | 3          | 14               | 0         | 1       | 44    |
| 2010                     | 20                               | 31        | 14                            | 16         | 15               | 17        | 0       | 113   |
| 2011                     | 30                               | 28        | 24                            | 23         | 21               | 36        | 3       | 165   |
| 2012                     | 6                                | 20        | 35                            | 9          | 13               | 13        | 2       | 98    |
| 2013                     | 5                                | 13        | 43                            | 10         | 15               | 10        | 1       | 97    |
| 2014                     | 10                               | 2         | 26                            | 4          | 12               | 18        | 0       | 72    |
| 2015                     | 8                                | 6         | 19                            | 6          | 9                | 8         | 3       | 59    |
| 2016                     | 7                                | 8         | 15                            | 7          | 5                | 5         | 0       | 47    |
| 2017                     | 1                                | 3         | 11                            | 2          | 4                | 3         | 0       | 24    |
| 2018                     | 1                                | 9         | 7                             | 6          | 7                | 2         | 0       | 32    |
| 2019                     | 2                                | 3         | 6                             | 6          | 3                | 2         | 0       | 22    |
| Total                    | 98                               | 124       | 206                           | 86         | 115              | 112       | 10      | 773   |

**ANEXO I – LISTADO DE RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD 2019**

| Código      | Destinatario                             | Texto  | Contestación del destinatario | Cumplimiento de la recomendación |
|-------------|--|--|-------------------------------|----------------------------------|
| R-2019-02-1 | Capitanía Marítima de Burela             | Que modifique sus procedimientos de despacho para asegurar que no son despachadas embarcaciones de madera sin que hayan pasado los reconocimientos anuales en seco correspondientes  | Recomendación no aceptada     |                                  |
| R-2019-03-1 | Grupo PROFAND                            | Que realice cada diez años pruebas de estabilidad de los buques pesqueros que gestione para comprobar el peso en rosca, elaborando nuevos libros de estabilidad en los que se refleje:- los pesos máximos que pueden ser izados sin comprometer la estabilidad, -- la obligatoriedad de mantener la estanqueidad, con especial atención a las puertas de popa del parque de pesca. | Recomendación no aceptada     |                                  |
| R-2019-04-1 | Ministerio de Fomento / Xunta de Galicia | Que evalúen si la situación de las bateas del polígono PORTONOVO D suponen un riesgo para la navegación, que actualicen su posición y/o modifiquen las cartas náuticas oficiales correspondientes, que reconsideren el balizamiento previsto de dicho polígono a la luz de las   | Recomendación aceptada        | Sin información                  |



| Código      | Destinatario   | Texto   | Contestación del destinatario         | Cumplimiento de la recomendación                        |
|-------------|--|---|---------------------------------------|---|
|             |  | actuaciones anteriores, y que procedan a la instalación del balizamiento  |                                       |   |
| R-2019-04-2 | Xunta de Galicia   | Que evalúen si la situación de las bateas del polígono PORTONOVO D suponen un riesgo para la navegación, que actualicen su posición y/o modifiquen las cartas náuticas oficiales correspondientes, que reconsideren el balizamiento previsto de dicho polígono a la luz de las actuaciones anteriores, y que procedan a la instalación del balizamiento | Sin contestación                      |   |
| R-2019-04-3 | Cofradías de pescadores de la Ría de Pontevedra              | Que den difusión a este informe y sus conclusiones. Se pretende transmitir la idea de que ante cualquier imprevisto o contingencia lo más importante es pensar primero en la seguridad de las personas y de la propia embarcación.  | Sin contestación                      |   |
| R-2019-05-1 | Armador, patrón y empresa de prevención de riesgos laborales | Que haga hincapié no solo en el uso de los chalecos salvavidas cuando se requiera su utilización, sino también en que se usen de manera correcta.   | Recomendación aceptada por el armador | Sin información   |
| R-2019-06-1 | Knutsen OAS  | Que instale una mesa o banco de trabajo adecuado para realizar la revisión de los extintores, evitando que la revisión se realice en el suelo en una posición que favorece situarse en la vertical de la  | Recomendación aceptada                | En el momento de publicarse el informe la recomendación |

| Código      | Destinatario                              | Texto  | Contestación del destinatario | Cumplimiento de la recomendación  |
|-------------|---|--|-------------------------------|---|
|             |   | botella del extintor y cargando el peso corporal sobre la tapa.  |                               | había sido implantada   |
| R-2019-06-2 | Knutsen OAS                               | Que modifique el formulario de evaluación de riesgos de la revisión anual de los extintores para incluir de forma explícita el riesgo de situarse en la vertical del extintor, el riesgo de apoyarse sobre la manilla del extintor, aún con el pasador de seguridad colocado, y la obligatoriedad de utilizar gafas de protección en todo momento mientras el extintor está abierto. | Recomendación aceptada        | En el momento de publicarse el informe la recomendación había sido implantada |
| R-2019-07-1 | Cruceros Playa Den Bossa S.L.             | Que se asegure de que las reparaciones que se tengan que llevar a cabo en las embarcaciones sean realizadas por personal competente, especialmente aquellas en las que se incluyan trabajos relacionados con madera.   | Sin contestación              |   |
| R-2019-07-2 | Cruceros Playa Den Bossa S.L.             | Que establezca un plan formalizado de mantenimiento de la estructura de madera de sus embarcaciones, de manera que las embarcaciones se encuentren en buen estado de conservación cuando salgan a navegar.   | Sin contestación              |   |
| R-2019-11-1 | Armador y Capitanía Marítima de Santander | Que marquen en la embarcación las líneas de francobordo conforme al Real Decreto 543/2007.   | Recomendación no aceptada     |   |

| Código      | Destinatario                            | Texto  | Contestación del destinatario  | Cumplimiento de la recomendación                |
|-------------|---|--|--|---|
| R-2019-11-2 | Dirección General de la Marina Mercante | Que, en tanto no entren en vigor los cambios previstos al Real Decreto 543/2007 que modifican la normativa aplicable a la estabilidad de las embarcaciones de pesca de eslora inferior a 12m, imparta instrucciones a las Capitanías Marítimas dirigidas a reducir posibles errores en la realización de las pruebas de esas embarcaciones, recordando la importancia de que dichas pruebas de estabilidad, según la Orden de 7 de abril de 1964 de la Subsecretaría de Marina Mercante, se realicen: a) Con un desplazamiento lo más cercano posible a la condición real de plena carga, con todos los equipos, consumos, pertrechos, tripulantes y carga a bordo. b) Utilizando los momentos escorantes reglamentariamente dispuestos por la Orden de 1964. c) Dejando constancia en el Acta de estabilidad de la carga máxima de la embarcación, desglosada, donde figuren las capturas y su posición sobre cubierta. | Recomendación aceptada. Una parte será implantada mediante una modificación de la normativa de estabilidad existente | Sin información sobre el estado de cumplimiento |
| R-2019-13-1 | Dirección General de la Marina Mercante | Que establezca una campaña de inspección centrada en el cumplimiento de la normativa de prevención, detección y extinción de incendios en las cocinas de las golondrinas o buques de pasaje turístico. Esta campaña de inspección debería estar orientada, tanto a solucionar los problemas detectados, como a sancionar a los armadores y   | Sin contestación   |   |

| Código      | Destinatario                            | Texto   | Contestación del destinatario | Cumplimiento de la recomendación |
|-------------|---|---|-------------------------------|----------------------------------|
|             |   | astilleros que realizan obras de reforma sin notificar a la Autoridad Marítima.   |                               |                                  |
| R-2019-13-2 | Dirección General de la Marina Mercante | Que, al fijar las dotaciones mínimas de seguridad en este tipo de embarcaciones, establezca la presencia de dos tripulantes como mínimo, con la formación precisa, por cada una de las cubiertas de pasaje, para garantizar la seguridad de los pasajeros durante una evacuación apresurada.  | Sin contestación              |                                  |
| R-2019-13-3 | Cruceros Rias Baixas S.L.               | Que establezca una dirección técnica, en la figura de una persona con formación y experiencia en la gestión de buques similares (por ejemplo, un Capitán, Patrón o Jefe de Máquinas de la Marina Mercante, o un Ingeniero Naval), con capacidad de decisión, con la función de supervisar la seguridad técnica y operativa de los buques de su flota. | Recomendación no aceptada     |                                  |
| R-2019-13-4 | Cruceros Rias Baixas S.L.               | Que aumente el número de tripulantes de sus buques, de manera que haya como mínimo dos tripulantes, con formación suficiente (que cuenten como mínimo con el certificado de especialidad de buques de pasaje) por cada una de las cubiertas de pasaje.  | Recomendación no aceptada     |                                  |
| R-2019-13-5 | Cruceros Rias Baixas S.L.               | Que establezca una política de ejercicios regulares contraincendios y de abandono por parte de todos los tripulantes, estableciendo cuadros orgánicos de  | Recomendación no aceptada     |                                  |

| Código      | Destinatario                       | Texto  | Contestación del destinatario | Cumplimiento de la recomendación |
|-------------|------------------------------------|--|-------------------------------|----------------------------------|
|             |                                    | emergencias en cada buque con las funciones que deba realizar cada tripulante, y que establezca un registro de dichos ejercicios. Los ejercicios deberían ser realizados periódicamente en presencia de inspectores de la Capitanía Marítima.            |                               |                                  |
| R-2019-13-6 | Cruceros Rias Baixas S.L.          | Que disponga los chalecos salvavidas de abandono en varios emplazamientos a lo largo de toda la eslora en sus buques y no se concentren en un único punto.   | Recomendación no aceptada     |                                  |
| R-2019-14-1 | Socat Canarias S.L.                | Que se asegure de que el número de miembros de la dotación y sus condiciones de capacitación profesional son las adecuadas para garantizar en todo momento la seguridad de la navegación y de las embarcaciones que opera.                               | Recomendación aceptada        | Sin información                  |
| R-2019-14-2 | Socat Canarias S.L.                | Que establezca un procedimiento de trabajo con instrucciones precisas para que se respeten los criterios relativos a los parámetros de estabilidad, francobordo y flotabilidad con los que han sido diseñadas y construidas las embarcaciones que opera. | Recomendación aceptada        | Sin información                  |
| R-2019-21-1 | Balearia Eurolíneas Marítimas S.A. | Proteger las líneas de combustible. Adoptar medidas de protección adicionales, pantallas anti-salpicadura o bridas anti-salpicadura, para proteger las líneas de combustible y evitar que las fugas de   | Sin contestación              |                                  |



| Código      | Destinatario                       | Texto   | Contestación del destinatario | Cumplimiento de la recomendación |
|-------------|------------------------------------|---|-------------------------------|----------------------------------|
|             |                                    | combustible se dirijan hacia puntos calientes o toma de aire de los motores, que pueda originar la ignición del combustible. Se recomienda seguir las instrucciones reflejadas en la MSC/Circ.1342 – Directrices para evitar incendios en los espacios de máquinas.   |                               |                                  |
| R-2019-21-2 | Balearia Eurolíneas Marítimas S.A. | Establecer, dentro del Sistema de Gestión de Seguridad del buque, un procedimiento de mantenimiento preventivo para la comprobación periódica de los elementos sensibles de los sistemas de combustible y aceite de los motores principales y auxiliares del buque. Se debe incluir la sustitución programada de las líneas de alimentación de combustible y aceite sometidas a fatiga por vibraciones. | Sin contestación              |                                  |

\* \* \*



## 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 2019

| CARGO          | PROPUESTOS POR   | TITULARES   |
|----------------|--|---|
| Presidente     | Nombrado por el Titular del Ministerio                       | D. Jesús Panadero Pastrana                              |
| Vicepresidente | Nombrado por el Pleno de la CIAIM                            | D. Fernando Yllescas Ortiz                              |
| Secretario     | Funcionario del Ministerio                                   | D. Francisco Mata Álvarez-Santullano                    |
| Vocales        | Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española          | D. Germán de Melo Rodríguez                             |
|                | Colegio Oficial de Ingenieros Navales y Oceánicos            | D. Fernando Yllescas Ortiz (Vicepresidente de la CIAIM) |
|                | Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros           | D. Francisco Javier Martínez Couto                      |
| Titulares      | Asociación de Navieros Españoles                             | D.ª Araiz Basurko Astrain                               |
|                | Colegio Oficial de Ingenieros Navales y Oceánicos            | D. Félix Yeregui Aramendi                               |
|                | Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros           | D. José Luis Tubio Area                                 |
| Vocales        | Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española          | D. José María Arrojo Fernández                          |
|                | Colegio Oficial de Ingenieros Navales y Oceánicos            | D. Rafael Gutiérrez Fraile                              |
|                | Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros           | D. Pedro Riveiro Domínguez                              |
| Suplentes      | Canal de experiencias hidrodinámicas – Ministerio de Defensa | D. Jesús Valle Cabezas                                  |
|                | Agencia Estatal de Meteorología                              | D.ª María José Guerrero Trujillo                        |
|                | Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas       | D.ª María Jesús Martín Soldevilla                       |