



**Recomendaciones sobre seguridad basadas en los resultados generales de las investigaciones de seguridad marítima realizadas por la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (CIAIM)**

**Ref. 03/2015 – Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (SMSSM)**

**1. Introducción**

La Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (CIAIM), cuya regulación se contempla en el artículo 265 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011 de 5 de septiembre y en el Real Decreto 800/2011 de 10 de junio, viene desarrollando de forma permanente su actividad investigadora, casi sin pausa, tal como lo evidencian las más de seiscientas notificaciones de accidentes e incidentes marítimos registradas en el período comprendido entre enero de 2009 y junio de 2015. Si bien no todas han conducido a la apertura de investigaciones de seguridad, la CIAIM ha acordado estudiar y analizar 264 episodios, de los que se han publicado, hasta el citado mes de junio de 2015, un total de 198 informes en los que se ha hecho patentes las causas técnicas y/o humanas que han desencadenado los accidentes objeto de informe. Además, se han formulado 594 recomendaciones de seguridad con la intención de que su puesta en práctica evite más accidentes del mismo tipo y se han incluido comentarios y alegaciones formulados por los destinatarios de las recomendaciones de seguridad.

Durante las investigaciones de accidentes e incidentes marítimos realizadas por la CIAIM se han descubierto causas técnicas de accidentes comunes a un número significativo de buques y embarcaciones. Estos buques y embarcaciones han resultado ser muy diferentes en tamaño, propósito, mares en los que navegan, número y cualificación de las tripulaciones, en la organización del trabajo a bordo, etc., pero han sufrido accidentes por las mismas causas o muy parecidas, es decir, provocadas por fallos de gran similitud. Fallos que en demasiados casos han desencadenado la desaparición y muerte de personas, heridos, hundimientos de buques, daños a los bienes implicados y/o agresiones al medio ambiente de la mar.

Esto ha llevado a la CIAIM a realizar, publicar y difundir en el sector marítimo y pesquero los resultados de analizar transversalmente los accidentes producidos por causas iguales o parecidas. En junio de 2014 la CIAIM publicó un análisis transversal



por incumplimientos del Reglamento internacional para prevenir los abordajes (RIPA, 1972). En diciembre del mismo año se dio a conocer el análisis transversal de la CIAIM acerca de los incumplimientos de las normas y de los principios básicos de la estabilidad de los buques y embarcaciones. Sorprende constatar, como se desprende de los citados análisis transversales, el elevado número de víctimas y daños que viene costando los incumplimientos de la normativa en estos dos temas.

Siguiendo este patrón en junio de 2015 la CIAIM ha elaborado el presente análisis transversal sobre fallos e indebido uso del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (SMSSM).

El presente análisis se basa en una serie de hechos constatados en algunos accidentes, como los siguientes:

- Cuando ha sucedido un accidente y se ha declarado una situación de emergencia, nadie a bordo ha informado por radio de dicha emergencia o se ha demorado exageradamente en dar cuenta de ella. Con esta actitud solo se consigue imposibilitar o retrasar la ayuda que pueda recibir, lo que en ocasiones, ha tenido consecuencias fatales para las personas y para el buque o embarcación.
- Ante una declaración de emergencia a bordo, la persona responsable del buque o embarcación u otros tripulantes, aunque desean informar y pedir auxilio por radio, no aciertan a hacerlo, no manejan adecuadamente los equipos, no consiguen emitir señales inteligibles de alarma, incluso a veces, personas que están en posesión del título o certificado correspondiente. Esta situación obliga a intentar resolver la emergencia con sus propios medios, lo que a menudo resulta tarea imposible.
- Cuando, también sucede, hay una emergencia a bordo, el responsable sabe usar el SMSSM pero opta por llamar por teléfono móvil a su familia o a amigos o a colegas, informando de la emergencia, pero sin pedir el apoyo y auxilio de los medios de salvamento existentes, con el resultado de retrasos, dificultades e imprecisiones en la ayuda, a veces con resultados fatales.



## 2. Negligencias y fallos específicos detectados en las investigaciones de accidentes marítimos realizadas por la CIAIM

A continuación se enumeran una serie de errores y ejemplos de mal uso de los equipos de radiocomunicaciones que se repiten en múltiples investigaciones de accidentes marítimos llevadas a cabo por la CIAIM:

- a) Servirse del teléfono móvil para poner en conocimiento de particulares el accidente o emergencia.
- b) No utilizar los equipos de comunicaciones instalados a bordo provistos de Llamada Selectiva Digital (LSD) para emitir la primera llamada de socorro (ya sea en VHF o MHF).
- c) En no pocas ocasiones, mal uso de la LSD por no disponer información actualizada o por comunicación inexacta de los datos identificativos del buque, como puede ser la emisión de la LSD sin Número de Identidad del buque (“MARITIME MOBILE SERVICE IDENTITY” (MMSI)), que consta de 9 dígitos.
- d) No pulsar el dispositivo automático de socorro con el tiempo necesario (5 segundos) en caso de peligro inmediato y sin tiempo para cursar de forma ordenada la LSD.
- e) Ausencia del Número de Identidad del buque en la Radiobaliza de Localización de Siniestros (RLS).
- f) Falta de información actualizada en la RLS de los datos de contacto con el armador del buque, léase su número de teléfono, fax, e mail, etc.
- g) La ubicación inadecuada de la RLS, que la hace susceptible de olvido o impide su recogida al abandonar el buque (por haberla situada en el puente alto, o en un mástil).
- h) La no comprobación periódica del estado de funcionamiento de la RLS.
- i) El desconocimiento del uso manual de la Radiobaliza, en espera de que la RLS funcione automáticamente al alcanzar el buque una determinada profundidad.



### 3. Accidentes marítimos en los que se han detectado deficiencias en el uso de los equipos de radiocomunicaciones

Los siguientes son solo algunos ejemplos de accidentes en los que se han detectado incumplimientos del SMSSM, ya sea al cursar la llamada de socorro o bien tras abandonar el buque. Los informes completos de estos accidentes pueden consultarse por su número y nombre en el sitio web de la CIAIM, [www.ciaim.es](http://www.ciaim.es)

Informe	Buque o embarcación	Consecuencias del accidente
A-03/2010	LLUNA-PRINCESS	Daños materiales en ambas embarcaciones
A-05/2010	JOSÉ ALMUIÑA	Cuatro tripulantes desaparecidos. Buque hundido
S-02/2011	MONTECRISTO UNO	Hundimiento de la embarcación
A-10/2011	FICHA II	Un tripulante fallecido y buque hundido
S-20/2011	YAIZA SÉPTIMO	Vuelco de la embarcación, que fue reflotada
S-44/2011	MOTXO	Buque embarrancado y perdido
S-15/2012	ROQUE DEL ÁGUILA	Hundimiento de la embarcación
S-28/2012	UNIÓN FAMILIAR	Hundimiento de la embarcación
S-36/2012	SIGAS ETTRICK – ABUELA MARIANA	Daños de poca entidad en el pesquero ABUELA MARIANA
S-39/2012	MAR DE DIOS	Hundimiento de la embarcación
S-16/2013	SERVIOLA UNO	Un tripulante fallecido, embarcación hundida
02/2014	INMACULADA SEGUNDO	Inundación de la embarcación
13/2014	NUEVO RIO VERDE	Hundimiento de la embarcación
15/2014	LUCERO UNO	Desaparición de un tripulante
27/2014	ASTELEHENA	Hundimiento de la embarcación
31/2014	ALBORADA PRIMERO	Hundimiento de la embarcación
05/2015	ELENITA DOS	Hundimiento de la embarcación
08/2015	COSTERO SEGUNDO	Hundimiento de la embarcación
16/2015	SAFRAN	Desaparición de dos tripulantes, embarcación hundida



#### 4. Recomendaciones de la CIAIM

A la vista de lo anterior será muy conveniente proporcionar la más amplia difusión de esta realidad entre autoridades competentes, organizaciones, entidades, asociaciones, centros de formación marítima, aseguradoras, empresas públicas y privadas del sector marítimo y demás agentes relacionados con la navegación, la pesca y la marina deportiva y de recreo, subrayando e insistiendo en los reiterados incumplimientos del SMSSM detectados y de las graves consecuencias que tales incumplimientos acarrearán.

En esta consideración, la CIAIM recomienda e insta a toda la gente de mar, particularmente a los capitanes, oficiales de puente, patronos y encargados de las guardias de navegación a bordo, para que sigan estrictamente los procedimientos señalados por el SMSSM en situaciones de emergencia a bordo, informando debidamente y solicitando la correspondiente ayuda y auxilio ante la emergencia,

Al mismo tiempo, la CIAIM recomienda e insta a:

- Los responsables de la formación marítima, particularmente los que enseñan el SMSSM en los centros de formación marítima,
- Los armadores y operadores de toda clase de buques y embarcaciones,
- Los responsables de organizaciones empresariales, gremiales, sindicales, de los ámbitos marítimos, mercante, pesquero y de recreo,
- Los prácticos y demás personas de asistencia a los buques,
- Las Autoridades que velan por la seguridad marítima, en sus varios niveles, y en los ámbitos de marina mercante, de pesca y de recreo, para que

en todas las oportunidades que en el desarrollo de sus actividades surjan:

- resalten las repetidas y funestas consecuencias de incumplir el SMSSM: víctimas, daños, gastos, contaminación,
- insistan, conciencien y sensibilicen a los profesionales de la mar que proceda, sobre la importancia de conocer el SMSSM en profundidad y aplicarlo,
- mentalicen que el estricto seguimiento de los procedimientos del SMSSM es el medio más directo para informar de emergencias y pedir



apoyo y auxilio, lo que minimizará o evitará víctimas, daños, gastos y contaminación,

- Denuncien y sancionen, de acuerdo con la normativa, las infracciones por los incumplimientos del SMSSM.

Madrid, 10 de junio de 2015

El Presidente de la CIAIM

Eduardo Cruz