



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

El análisis de los datos de accidentes marítimos investigados por la CIAIM hasta la fecha muestra que un número muy significativo corresponde a abordajes, colisiones y embarrancadas, en ocasiones con graves consecuencias.

Entre septiembre de 2008 y abril de 2014, la CIAIM ha abierto un total de 217 investigaciones de seguridad. De ellas, 78 corresponden a abordajes, colisiones y embarrancadas, lo que supone el 36% de los accidentes investigados. Estos 78 accidentes produjeron el fallecimiento o la desaparición de 49¹ personas y el hundimiento de 31 buques y embarcaciones. El número de heridos graves y leves, así como la cuantía de los daños materiales y la contaminación en estos accidentes es de difícil cuantificación. Los abordajes, embarrancadas y colisiones no investigados por su nula o escasa gravedad asciende casi al centenar.

La causa más frecuente de estos accidentes es la inobservancia de las reglas del Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972 (RIPA) por parte de las tripulaciones de los buques. El RIPA es la norma básica que debe seguir un buque para navegar con seguridad evitando abordajes, embarrancadas o colisiones. Este Reglamento es parte del respectivo convenio de la Organización Marítima Internacional (OMI) y es de obligatoria aplicación a prácticamente todos los buques y embarcaciones en todos los mares del mundo. Entre las prescripciones del RIPA destacan las relativas a:

- La responsabilidad del armador, capitán y dotación
- La vigilancia eficaz y la velocidad de seguridad
- La conducta de los buques:
 - en cualquier condición de visibilidad,
 - cuando se encuentren a la vista uno del otro,
 - en condiciones de visibilidad reducida
- Las luces y marcas que deben exhibir los buques
- Las señales acústicas y luminosas que deben emitir los buques
- Las posibles exenciones

¹ El accidente del crucero COSTA CONCORDIA, en cuya investigación España ha participado al haber una víctima española, ocasionó 32 víctimas entre fallecidos y desaparecidos, no incluidas en esta cifra. Contabilizando estas pérdidas, el número de víctimas en el total de abordajes, embarrancadas y colisiones asciende a 81.



El RIPA establece preceptos de vigilancia a bordo y de velocidad del buque, por lo que no solo es eficaz para prevenir los abordajes, sino también las colisiones (impactos de buques contra objetos fijos) y las embarrancadas. Si se mantiene a bordo una vigilancia eficaz visual y auditiva, se usan todos los medios disponibles y se controla la velocidad, tal y como exige el RIPA, se reducirá el riesgo de abordaje y también el de colisionar o embarrancar.

El examen de los incumplimientos del RIPA muestra una realidad preocupante, al encontrarse con frecuencia las siguientes situaciones:

- Desconocimiento amplio del RIPA por parte de los responsables de la guardia de navegación, a pesar de ser titulares de los títulos profesionales y certificados exigidos.
- Incorrectas interpretaciones de preceptos del RIPA.
- Exceso de confianza en maniobras, entradas a puerto, o en condiciones de visibilidad reducida.
- Posponer las inmediatas obligaciones del RIPA frente a otras obligaciones a bordo.
- Hacer caso omiso de preceptos específicos del RIPA.
- Desatender la guardia de navegación para realizar otros trabajos a bordo, justificando por la supuesta tripulación reducida.
- En ciertos pesqueros, navegar de regreso a puerto a toda máquina con piloto en automático y sin vigilancia en el puente, para no llegar después de la hora estipulada.
- Flagrantes faltas de vigilancia en el puente, que inducen poderosamente a pensar que nadie iba en el puente atento a la navegación.

Los siguientes son ejemplos de accidentes causados por incumplir el RIPA, lo que en algunos casos ha supuesto pérdida de vidas, heridos, y pérdida de buques. En todos los casos se han producido daños y gastos, y a veces agresiones al medio ambiente marino por contaminación. Los informes completos de estos accidentes pueden verse por su número y nombre en el sitio web de la CIAIM, www.ciaim.es.

Informe 04/2009	ESTRELLA DE JOAQUIM - MAX	
Informe 03/2010	LLUNA - PRINCESS	
Informe 06/2010	GERMAN PERIS - BLANCA B	
Informe 11/2010	MAR DE AGUIÑO - CIMA y VAL BEN	(Un herido grave)
Informe 21/2011	GERMANS GIL - LILLI II	(Un buque hundido)
Informe 30/2011	ANCHOUSA - PLAYA DAS DUNAS	
Informe 33/2011	EL GALAN - MAYKOP	
Informe 36/2011	RIO HUELVA UNO – PEIXMAR TREINTA	(Un buque hundido)
Informe 44/2011	MOTXO	(Un buque perdido)
Informe 09/2012	MONTDUVER – GARCIA DEL CID	
Informe 13/2012	ESTESKY - TABAR	(Un fallecido; un buque hundido)
Informe 27/2012	OLIVIA - FARO DE ONS	
Informe 30/2012	MILENIUM DOS - NEW GLORY	



Informe 32/2012	PILOTO UNO - UNION VAZQUEZ BLANCO	
Informe 33/2012	NORDIC STANI - PRACTICOS AROSA DOS	(Un fallecido)
Informe 36/2012	SIGAS ETTRICK - ABUELA MARIANA	
Informe 38/2012	MAVERICK DOS	
Informe 06/2013	STOLT SPRAY – MI MONTSE	
Informe 14/2013	SIERRA LARA - MARTINEZ SEGUNDO	
Informe 16/2013	SERVIOLA UNO	(Un fallecido; un buque hundido)
Informe 34/2013	SOY DEL MAR	(Un buque hundido)
Informe 01/2014	PIRINGUELA - RONCUDO PRIMERO	(Un buque hundido)
Informe 03/2014	CISNE II	(Un buque hundido)
Informe 07/2014	LAUDIO	(Un buque perdido)
Informe 09/2014	SAN BENITO – FLIPPER I	(Un buque hundido)
Informe 10/2014	NUEVO MUGARDOS	

Algunos de los accidentes investigados por otros países con la colaboración de la CIAIM:

BEAUMONT

COSTA CONCORDIA (32 fallecidos o desaparecidos; un buque perdido)

Algunos de los accidentes actualmente en investigación que presentan indicios de incumplimientos del RIPA, sin prejuzgar las causas que finalmente se determinen cuando las investigaciones concluyan:

TOFIÑO – PLAYA DE HIERBABUENA

SANTA ANA (Ocho fallecidos o desaparecidos; un buque hundido)

MAR DE MARÍN – BALTIC BREEZE (Cinco fallecidos o desaparecidos; un buque hundido)

Por todo ello, procede dar 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, subrayando e insistiendo en los reiterados incumplimientos del RIPA hallados y de las graves consecuencias que tales incumplimientos acarrearán.

En esta consideración, la CIAIM recomienda e insta a toda la gente mar, particularmente los capitanes, oficiales de puente, patronos y encargados de las guardias de navegación a bordo, a que

- Apliquen estrictamente el RIPA a bordo.
- Abandonen toda otra actividad a bordo que distraiga u obstaculice el cumplimiento preciso del RIPA.



Al mismo tiempo, la CIAIM recomienda e insta a

- Los responsables de la formación marítima, particularmente los que enseñan el RIPA 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,

en todas las oportunidades que en el desarrollo de sus actividades surjan, para que

- Resalten las repetidas consecuencias de incumplir el RIPA: víctimas, daños, gastos, contaminación,
- Insistan, conciencien y sensibilicen a los profesionales de la mar que proceda, sobre la importancia de conocer el RIPA en profundidad y aplicarlo,
- Mentalicen que el estricto cumplimiento del RIPA es el medio más directo para evitar víctimas, daños, gastos y contaminación,
- Denuncien y sancionen, de acuerdo con la normativa, las infracciones por incumplimientos del RIPA.

Madrid, 3 de junio de 2014

El Presidente de la CIAIM

Eduardo Cruz