

## Informe técnico S-30/2011

# Investigación del abordaje entre el B/P ANCHOUSA y el B/P PLAYA DAS DUNAS ocurrido el día 19 de marzo de 2009 a doce millas al Norte del cabo de Estaca de Bares

### ADVERTENCIA

Este informe ha sido elaborado por la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos, CIAIM, regulada por la Disposición Adicional Vigésimo Sexta de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, por el Real Decreto 800/2011, de 10 de junio y, en lo que proceda, por el Real Decreto 862/2008, de 23 de mayo. Sus funciones son:

1. Realizar las investigaciones e informes técnicos de todos los accidentes marítimos graves y muy graves para determinar las causas técnicas que los produjeron y formular recomendaciones al objeto de tomar las medidas necesarias para evitarlos en el futuro.
2. Realizar la investigación técnica de los incidentes marítimos cuando se puedan obtener enseñanzas para la seguridad marítima y prevención de la contaminación marina procedente de buques, y elaborar informes técnicos y recomendaciones sobre los mismos.

En ningún caso la investigación tendrá como objetivo la determinación de culpa o responsabilidad alguna y la elaboración de los informes técnicos no prejuzgará en ningún caso la decisión que pueda recaer en vía judicial, no perseguirá la evaluación de responsabilidades, ni la determinación de culpabilidades.

De acuerdo con lo anteriormente expuesto, la conducción de la investigación recogida en este informe ha sido efectuada sin recurrir necesariamente a procedimientos de prueba y sin otro objeto fundamental que determinar las causas técnicas que pudieran haber producido los accidentes e incidentes marítimos y la prevención de estos en el futuro.

Por tanto, el uso de los resultados de la investigación con una finalidad distinta que la descrita queda condicionada, en todo caso, a las premisas anteriormente expresadas, por lo que no debe prejuzgar los resultados obtenidos de cualquier otro expediente que, en relación con el accidente o incidente, pueda ser incoado con arreglo a lo previsto en la legislación vigente.

El uso que se haga de este informe para cualquier propósito distinto al de la prevención de futuros accidentes puede derivar en conclusiones e interpretaciones erróneas.



## EL ACCIDENTE

El relato de los acontecimientos se ha elaborado a partir de las declaraciones de los testigos y de otros documentos. Las horas referidas a lo largo del informe corresponden al Tiempo Universal Coordinado, UTC.



Figura 1. Localización del accidente

11 nudos, y el B/P PLAYA DAS DUNAS se encontraba arrastrando a una velocidad cercana a 3 nudos y rumbo Este. La colisión se produjo cuando el B/P ANCHOUSA abordó al B/P PLAYA DAS DUNAS por el costado de estribor. Los testimonios de los patrones de los buques y del piloto del helicóptero que acudió al rescate coinciden en señalar que la visibilidad era mala debido a la presencia de niebla. Ninguno de los dos buques varió el rumbo ni la velocidad hasta los instantes previos al abordaje.

El bulbo del B/P ANCHOUSA se incrustó en el costado de estribor del B/P PLAYA DAS DUNAS a unos dos metros por debajo de su línea de flotación a la altura de la bodega, lo que provocó a este segundo buque una vía de agua que inundó la bodega y afectó al tanque de doble fondo situado inmediatamente debajo (véase figura 2). No se observó contaminación en el mar.

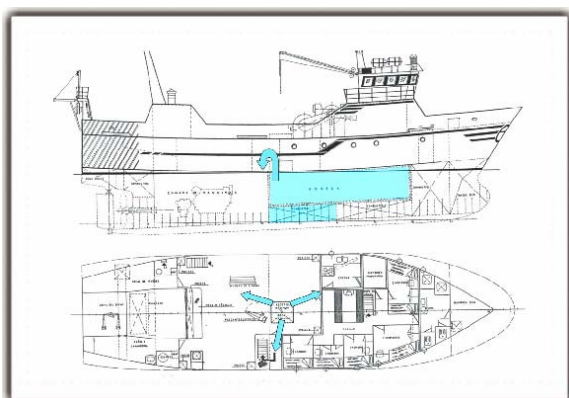


Figura 2. Inundación en el B/P PLAYA DAS DUNAS, y propagación a través de la tapa de la escotilla de la bodega, si aquella no se hubiera asegurado.

### El accidente

El 18 de marzo de 2009, en torno a las 21:00 horas, el B/P (Buque Pesquero) PLAYA DAS DUNAS partió del puerto de Cariño (A Coruña) para realizar las labores de pesca de arrastre habituales en el caladero nacional. Aproximadamente una hora después, del puerto de Celeiro (Lugo) salió el B/P ANCHOUSA con destino a las aguas comunitarias de Gran Sol, para ejercer la modalidad de pesca de palangre de fondo.

A las 00:22 horas del 19 de marzo de 2009 y a unas 11,6 millas al norte de la Punta de la Estaca de Bares, en posición  $I= 43^{\circ} 58,0' N$  y  $L= 007^{\circ} 40,0' W$ , ambos buques colisionaron. El B/P ANCHOUSA navegaba a una velocidad de entre 10 y

11 nudos, y el B/P PLAYA DAS DUNAS se encontraba arrastrando a una velocidad cercana a 3 nudos y rumbo Este. La colisión se produjo cuando el B/P ANCHOUSA abordó al B/P PLAYA DAS DUNAS por el costado de estribor. Los testimonios de los patrones de los buques y del piloto del helicóptero que acudió al rescate coinciden en señalar que la visibilidad era mala debido a la presencia de niebla. Ninguno de los dos buques varió el rumbo ni la velocidad hasta los instantes previos al abordaje.

La tripulación del B/P PLAYA DAS DUNAS aseguró con puntales la escotilla de la bodega evitando de ese modo la progresión de la inundación al parque de pesca. El motor principal nunca dejó de funcionar teniendo en todo momento electricidad para poder accionar las bombas.

Una vez asegurada la estanqueidad de la bodega y contenida la inundación, el buque fue remolcado al puerto de Celeiro por el remolcador de salvamento ALONSO DE CHAVES. A su vez, parte de la tripulación fue evacuada por la E/S (Embarcación de Salvamento) ALLIOTH.

A su vez, el B/P ANCHOUSA sufrió daños leves en el bulbo de proa y en la amurada al impactar contra el B/P PLAYA DAS DUNAS. Éstos daños no



le impidieron navegar a puerto en condiciones de seguridad al no verse afectada la integridad estructural del mismo.

### Actividad a bordo del B/P PLAYA DAS DUNAS

En el momento del accidente el B/P PLAYA DAS DUNAS se encontraba en arrastre. En el puente se encontraba el segundo patrón de guardia mientras que en la sala de máquinas estaba de guardia el segundo mecánico. El resto de la tripulación se encontraba descansando.



Figura 3. Daños bajo la flotación en el B/P PLAYA DAS DUNAS

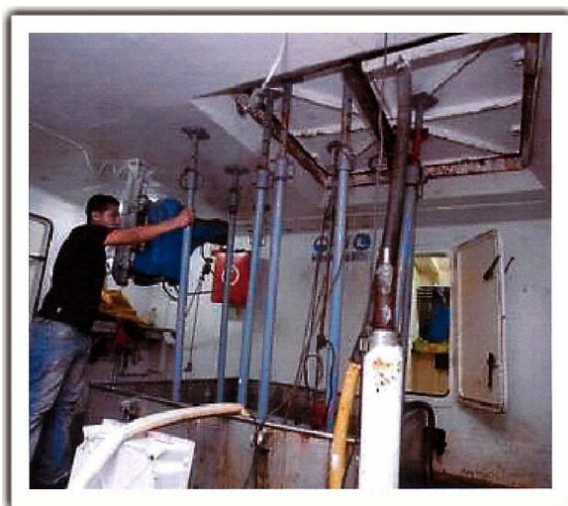


Figura 4. Apuntalamiento de la tapa de escotilla de la bodega del B/P PLAYA DAS DUNAS

Pese a las condiciones de visibilidad reducida por niebla el buque no estaba emitiendo ningún tipo de señales acústicas. El B/P PLAYA DAS DUNAS llevaba dos equipos de radar, uno de ellos provisto del sistema APRA (*Ayuda de Punteo Radar Automática*) que se estaba utilizando, y un segundo radar en "stand-by".

Según declaraciones del segundo patrón, el APRA calculó que el B/P ANCHOUSA debería de haber pasado aproximadamente a 370 m de distancia por su proa.

El segundo patrón del B/P PLAYA DAS DUNAS hizo un seguimiento del eco por el radar y cuando el B/P ANCHOUSA se encontraba a media milla de distancia, intentó contactar con él por los canales habituales de trabajo en la zona mediante el equipo de VHF, sin conseguirlo. No lo intentó por el canal 16, de escucha obligatoria, ni por el dispositivo de llamada selectiva digital en el canal 70 de VHF.

Cuando el segundo patrón se dio cuenta de que la colisión era inminente, paró máquinas e hizo sonar la alarma general del buque.

Una vez que fue abordado, el segundo patrón salió del puente para comprobar los daños y, al ver que entraba agua abundantemente por la bodega, subió de nuevo al puente y accionó la alerta de socorro por los dispositivos de Llamada Selectiva Digital en VHF y en telefonía. También avisaron a Salvamento Marítimo a través de Cabo Ortegal Radio a las 00:30 horas. Se arriaron las balsas salvavidas y picaron los cables del aparejo, hundiéndose éste en el fondo del mar.

A continuación se procedió a apuntalar la tapa de la escotilla de la bodega para que la inundación no se propagase al resto del buque y, en

particular, a la sala de máquinas, lo que hubiera provocado que el buque se quedase sin energía eléctrica, logrando mantener la inundación controlada mediante las bombas de achique. El buque quedó con asiento a proa a causa de la inundación de la bodega.

El buque fue remolcado a puerto por el remolcador de salvamento ALONSO DE CHAVES.



### Actividad a bordo del B/P ANCHOUSA

En el momento del accidente el B/P ANCHOUSA se encontraba navegando con rumbo a los caladeros de Gran Sol a una velocidad de entre 10 y 11 nudos. En el puente iban de guardia el primer patrón y un marinero.



Figura 5. Daños en la amurada del B/P ANCHOUSA

Pese a las condiciones de visibilidad reducida, no se estaban emitiendo señales acústicas.

El B/P ANCHOUSA disponía de 2 equipos de radar, uno de los cuales estaba en funcionamiento y el otro en "stand-by". El equipo que estaba en "stand by" era el único que disponía del sistema APRA.

En los momentos previos a la colisión el primer patrón se tuvo que ausentar del puente, quedando solo el marinero de guardia. Cuando éste vio las luces del B/P PLAYA DAS DUNAS, avisó al patrón, quien procedió a dar atrás toda, no siendo capaz de detener el barco debido a su arrancada, colisionando su proa con el costado de estribor del B/P PLAYA DAS DUNAS.

Una vez producida la colisión, se puso en contacto con el B/P PLAYA DAS DUNAS por radio por el canal 16 de VHF.

Tras comprobar que ninguno de los buques había sufrido daños graves y que no embarcaban agua, y una vez que llegó la embarcación de Salvamento Marítimo E/S ALLIOTH, los dos buques regresaron a puerto para evaluar daños.

\* \* \*





## INFORMACIÓN FACTUAL



Figura 6. B/P PLAYA DAS DUNAS

### El buque PLAYA DAS DUNAS

El B/P PLAYA DAS DUNAS es un arrastrero con rampa a popa, construido en 2007 por Astilleros ARMON S.A. Tiene una eslora total de 29,62 m, manga de 8 m y desplazamiento a máxima carga de 428 t.

Tiene un motor propulsor Caterpillar 3512 F-DITA, que, según consta en los certificados del buque, desarrolla una potencia máxima de 500 CV transmitida a una sola línea de ejes.

El propietario del buque es la empresa PESQUERIA CORRUBEDO S.L. con domicilio en A Coruña, que opera y explota el buque.

Se dedica a la pesca de arrastre de fondo en las aguas del Caladero Nacional, Cantábrico- Noroeste, faenando al día.

El día del accidente el B/P PLAYA DAS DUNAS tenía todos los certificados en orden.

### El buque ANCHOUSA



Figura 7. B/P ANCHOUSA

El B/P ANCHOUSA es un palangrero de fondo construido en 1997 por Astilleros ARMÓN S.A. Tiene una eslora total de 26,08 m, manga de 7,5 m y desplazamiento a máxima carga de 419,5 t.

Dispone de un motor propulsor Caterpillar 3512TA-1B, que, según los certificados del buque, desarrolla una potencia máxima de 600 CV transmitida a una sola línea de ejes.

El buque es propiedad de la empresa PESQUERIAS ARDORA, S.L. con sede en Viveiro (Lugo).

El B/P ANCHOUSA dispone de licencia para ejercer la pesca con la modalidad palangre de fondo en aguas comunitarias, en las zonas, CIEM VB, VI, VII Y VIIIABD (Consejo Internacional para la Explotación del Mar), y faena en las aguas comunitarias del caladero de Gran Sol, al oeste de Irlanda.

El día del accidente el B/P ANCHOUSA tenía todos los certificados en orden.

### Las tripulaciones

En las Tablas 1 y 2 se muestran los detalles correspondientes a las titulaciones y certificados de los tripulantes de ambos buques, y las deficiencias observadas.



Tabla I. Títulos y certificados de los tripulantes del B/P ANCHOUSA

<i>ANCHOUSA</i>	<i>Título</i>	<i>GMDSS* (general ó restringido)</i>	<i>Certificado embarca- ciones res- cate no rápidos</i>	<i>Marinero pescador ó Compe- tencia ma- rineró</i>	<i>Formación Básica</i>	<i>Deficiencias</i>
Patrón al mando	X	X	X	n/a	no	Formación Básica obtenida posteriormente al accidente. Disponía de los certificados básicos de supervivencia y contra incendios.
Segundo patrón	no	no	no	n/a	no	En la fecha del accidente no disponía del título necesario para desempeñar este puesto. Disponía de titulación de Marina Mercante, no de pesca (Patrón de Cabotaje). Disponía de los certificados básicos de supervivencia y contra incendios
Primer mecánico	X	n/a	X	n/a	no	Formación Básica obtenida posteriormente al accidente. Disponía de los certificados de supervivencia y contra incendios.
Segundo mecánico	X	n/a	no	n/a	no	Carecía del certificado de embarcaciones de rescate no-rápidos. Disponía de los certificados básicos de supervivencia y conraincendios.
Marinero A	n/a	n/a	n/a	no	no	Título de marinero pescador obtenido después del accidente. Disponía de los certificados básicos de supervivencia y conraincendios.
Marinero B	n/a	n/a	n/a	X	no	Formación básica obtenida posteriormente al accidente. Disponía del certificado básico de supervivencia.
Marinero C	n/a	n/a	n/a	X	X	-
Cocinero	n/a	n/a	n/a	no	X	Título de marinero pescador obtenido tras el accidente

NOTA: El símbolo "X" denota que la titulación o el certificado es adecuado y estaba en vigor en la fecha del accidente. Las siglas "n/a" significan "no-aplicable".

\* GMDSS: Global Maritime Distress Safety System (Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos)



**Tabla 2.** Títulos y certificados de los tripulantes del B/P PLAYA DAS DUNAS

<i>PLAYA DAS DUNAS</i>	<i>Título</i>	<i>GMDSS<sup>†</sup> (general ó restringido)</i>	<i>Certificado embarcaciones rescate no rápidos</i>	<i>Marinero pescador ó Competencia marinero</i>	<i>Formación Básica</i>	<i>Deficiencias</i>
Patrón al mando	X	X	X	n/a	X	-
Segundo patrón	X	X	X	n/a	X	-
Primer mecánico	X	n/a	X	n/a	X	-
Segundo mecánico	X	n/a	X	n/a	X	-
Contramaestre	n/a	n/a	n/a	no	X	Marinero pescador obtenido después del accidente
Marinero A	n/a	n/a	n/a	no	no	Títulos y certificados obtenidos con posterioridad al accidente
Marinero B	n/a	n/a	n/a	X	X	-
Marinero C	n/a	n/a	n/a	X	X	-
Cocinero	n/a	n/a	n/a	X	X	-

NOTA: El símbolo "X" denota que la titulación o el certificado es adecuado y estaba en vigor en la fecha del accidente. Las siglas "n/a" significan "no aplicable".

### Información meteorológica

Según los informes de condiciones meteorológicas proporcionados por AEMET y CEDEX, en el momento y lugar del accidente el viento era del Este, con velocidad entre 6 y 8 nudos (fuerza 2 a 3 en la escala Beaufort). En el estado de la mar predominó la componente de fondo con una altura de ola significativa inferior a 1,3 m.

De acuerdo con la información aportada por SASEMAR en el momento de su intervención, había marejadilla y mala visibilidad. De acuerdo con el informe meteorológico elaborado por AEMET la visibilidad probablemente era inferior a 500 m.

Los tripulantes de ambos buques declararon que había niebla y mala visibilidad.

\* \* \*

<sup>†</sup> GMDSS: Global Maritime Distress Safety System (Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos)



## ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

Tras analizar la información disponible, se concluye que el accidente se produjo por el incumplimiento del Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en la mar (RIPA).

El B/P PLAYA DAS DUNAS se encontraba arrastrando y, por tanto, con su capacidad de maniobra restringida por lo que tenía la consideración de “buque dedicado a la pesca”, mientras que el B/P ANCHOUSA tenía la consideración de “buque de propulsión mecánica en navegación”.

Había niebla con mala visibilidad, por lo que era de aplicación la Regla 19, sección III, del RIPA, referido a la conducta de los buques en condiciones de visibilidad reducida, cuando no estén a la vista uno del otro.

No eran de aplicación las disposiciones de la sección II del RIPA, referidas a la conducta de los buques que se encuentren a la vista uno del otro, en especial las referidas a la “situación de cruce” (Regla 15) y a las “obligaciones entre categorías de buques” (Regla 18).

### Cumplimiento de la Regla 19 del RIPA

De acuerdo con la regla 19 del RIPA ambos buques deberían navegar a una velocidad de seguridad adaptada a las circunstancias y condiciones del momento. El B/P ANCHOUSA navegaba a una velocidad de entre 10 y 11 nudos, excesiva para las condiciones de visibilidad existentes y demás circunstancias.

Ambos buques debieron determinar por el radar si se estaba creando una situación de aproximación excesiva y/o un riesgo de abordaje. En caso afirmativo, debieron maniobrar con suficiente antelación, teniendo en cuenta que si la maniobra consistiera en un cambio de rumbo, se debía evitar (Regla 19, d); i) y ii):

- i) *un cambio de rumbo a babor, para un buque situado a proa del través, salvo que el otro buque esté siendo alcanzado;*
- ii) *un cambio de rumbo dirigido hacia un buque situado por el través o a popa del través.*

*(Regla 19, e) Salvo en los casos en que se haya comprobado que no existe riesgo de abordaje, todo buque que oiga, al parecer a proa de su través, la señal de niebla de otro buque, o que no pueda evitar una situación de aproximación excesiva con otro buque situado a proa de su través, deberá reducir su velocidad hasta la mínima de gobierno. Si fuera necesario, suprimirá su arrancada y en todo caso navegará con extremada precaución hasta que desaparezca el peligro de abordaje.*

Ninguno de los dos buques cumplió con este precepto. El B/P PLAYA DAS DUNAS debió ser especialmente riguroso en su cumplimiento, dada su condición de buque dedicado a la pesca, teniendo por tanto restringida su capacidad de maniobra.

### Cumplimiento del resto de las Reglas del RIPA por parte del B/P ANCHOUSA

- a) Se incumplió lo dispuesto en el RIPA acerca del establecimiento de una eficaz vigilancia auditiva y visual, lo que imposibilitó que se determinara si existía riesgo de abordaje (Reglas 5 y 7 del RIPA).
  - I. El patrón se ausentó del puente momentos antes del abordaje, quedando en el puente como responsable un tripulante no cualificado para interpretar el entorno en que se encontraba y actuar en consecuencia, así como el funcionamiento de los instrumentos





y ayudas para la navegación (equipos de radio, equipos de radar, comunicaciones, etc...), y poder así determinar si existía riesgo de abordaje o no y dar pronto aviso. El patrón debió abandonar el puente solo en el caso de que hubiese sido relevado por el segundo patrón, la única persona capacitada a bordo además de él.

- II. Los equipos de radar no se utilizaron de forma adecuada. El APRA estaba en "stand by", y no se realizaron exploraciones a gran distancia, teniendo en cuenta las condiciones de visibilidad reducida en que se encontraba el buque, para tener pronto conocimiento del riesgo de abordaje y reaccionar ante él. Lo anterior indica que el patrón del B/P ANCHOUSA no tuvo la percepción de que el buque estaba en riesgo de abordaje cuando abandonó el puente, lo que permite suponer que el puente se encontró desatendido durante bastante tiempo.
  - III. Las llamadas realizadas por otros buques en las proximidades, por los medios que fueran, resultarían obviamente ineficaces por encontrarse el puente desatendido, o atendido por una persona sin capacidad de interpretar las señales de radar o las llamadas entrantes por la radio.
- b) El patrón no estableció una velocidad de seguridad tal que le permitiera evitar el abordaje. En caso de que el patrón hubiera tenido conciencia del riesgo de abordaje antes de abandonar el puente, y teniendo en cuenta todas las circunstancias que intervienen en este caso, especialmente el encontrarse en condiciones de visibilidad reducida, el patrón debería haber considerado incluso parar el buque, entre otras medidas como alterar sustancialmente su rumbo, mientras no hubiera nadie competente en el puente. (Reglas 6, 8 y 19).
  - c) El B/P ANCHOUSA estaba obligado, de acuerdo a la Regla 35 del RIPA, a emitir una pitada larga en intervalos que no excedieran los dos minutos, a fin de que fuera detectado por otro buque al que se aproximara y evitar así el abordaje. El buque no emitió ninguna señal de este tipo.

#### Cumplimiento del resto de las Reglas del RIPA por parte del B/P PLAYA DAS DUNAS

- a) Según las declaraciones del segundo patrón, la guardia se realizó de forma adecuada. El segundo patrón permaneció en el puente y estaba plenamente capacitado. Debido a las circunstancias de la navegación, además trabajaba alternando escalas menores con escalas mayores en el radar. Se ayudaba del APRA de que iba dotado para hacer un seguimiento del otro buque.
- b) No obstante, el segundo patrón supuso erróneamente que el otro buque iba a pasar franco por su proa a dos cables (aproximadamente 370 m). La Regla 7 del RIPA establece claramente en su apartado "c" que *"se evitarán las suposiciones basadas en información insuficiente, especialmente la obtenida por radar"*. Con visibilidad reducida, el segundo patrón no tenía forma de contrastar la información extraída del radar con el aspecto que presentaba el otro buque o por marcaciones visuales. La información obtenida del radar, no importa si es proporcionada por un dispositivo ARPA, se puede ver afectada por errores que el operador debe conocer y valorar, especialmente en condiciones de aproximación excesiva. En este caso, el segundo patrón no debió conformarse con los datos de aproximación que le refería el APRA y buscar activamente que la separación fuera mayor.
- c) Pese a que intentó comunicarse por radio con el B/P ANCHOUSA por los canales de trabajo de VHF habituales en la zona para los pesqueros (canales 13 y 8), no utilizó el canal 16, canal de escucha obligatoria para todas las estaciones marítimas según la Resolución del Director General de la Marina Mercante de 4 de diciembre de 2007 (BOE nº 310, de



27/12/2007) y en el que era de esperar que le pudiera escuchar cualquier buque que se acercara, para advertir al otro barco de que había riesgo de abordaje. Supuso erróneamente que se trataría de otro pesquero dedicado a la pesca local. Tampoco utilizó el dispositivo de Llamada Selectiva Digital para advertir de la situación a los barcos en sus proximidades y dirigirlos a un canal de trabajo en el VHF. Pudo incluso iniciar un procedimiento de urgencia radiotelefónica PAN-PAN en el canal 16 de VHF, dirigido al otro buque informando de la demora inversa y distancia, cuando el abordaje fuera inminente, para llamar la atención del patrón del otro barco en combinación con los pitidos del buque. El segundo patrón no cumplió totalmente con la Regla 5 del RIPA, que establece que debió utilizar *“ todos los medios disponibles que sean apropiados a las circunstancias y condiciones del momento, para evaluar plenamente la situación y el riesgo de abordaje”* .

- d) El segundo patrón de B/P PLAYA DAS DUNAS declara haber iniciado sus llamadas por VHF a una distancia de 0,5 millas del otro eco. Ello supone que, a pesar de carecer de datos que permitan calcularlo con exactitud y teniendo en cuenta la velocidad a la que se movía el B/P ANCHOUSA, entre 10 y 11 nudos, el tiempo de que disponía el segundo patrón para evitar el abordaje era de aproximadamente 2 minutos. Ese tiempo, según sus declaraciones, lo empleó en intentar contactar con el otro buque sin éxito. El segundo patrón del B/P PLAYA DAS DUNAS debió haberse asegurado de su situación con mayor anticipación y, por tanto, a más distancia, lo que le hubiera permitido iniciar las maniobras para evitar el abordaje con más tiempo, atendiendo a su particular condición de buque dedicado a la pesca. La Regla 7 del RIPA advierte en su apartado “d” que para determinar si existe riesgo de abordaje *“se tendrá en cuenta, entre otras, que (. . .) puede existir riesgo aun cuando sea evidente una variación apreciable de la demora, en particular al aproximarse (. . .) a cualquier buque a muy corta distancia”*.
- e) El B/P PLAYA DAS DUNAS estaba obligado como “buque dedicado a la pesca”, de acuerdo a la Regla 35 del RIPA, a emitir tres pitadas consecutivas en intervalos que no excedieran de los dos minutos, a saber, una larga seguida de dos cortas. El buque no emitió ninguna señal con el silbato. Es de suponer que si había un vigía en el puente del B/P ANCHOUSA, hubiera podido escuchar una señal de este tipo, presumiblemente entre el través de babor y la proa de su barco, y haber advertido al patrón.

\* \* \*



## RECOMENDACIONES

Vistas las conclusiones alcanzadas, esta Comisión realiza las siguientes recomendaciones, para pre-  
venir que ocurran accidentes similares

A patrones, capitanes y oficiales.

1. Que tomen conciencia del especial peligro que representa el dejar desatendido el puente de un buque y a cumplir estrictamente con lo dispuesto en el RIPA, especialmente en lo que se refiere a evaluar y reaccionar con suficiente anticipación en aquellos casos en los que pueda existir un riesgo de abordaje.

A la Dirección General de la Marina Mercante y a las Capitanías Marítimas

2. Para corregir la falta de cumplimiento de las disposiciones del RIPA se recomienda realizar campañas de concienciación, dirigidas a patrones de buques pesqueros.
3. Que establezca procedimientos que aseguren que ningún buque es despachado sin comprobar que todos sus tripulantes están en posesión de los títulos y certificados necesarios.

A la Secretaría General del Mar y las Cofradías de Pescadores

4. Realizar campañas de concienciación entre los asociados de las Cofradías, en las que se sensibilice acerca de:
  - La necesidad del estricto cumplimiento del RIPA. Ello incluye especialmente usar de la forma prescrita las luces, marcas y señales que marca el Reglamento.
  - El riesgo de abordaje en condiciones de visibilidad reducida, que obliga a los patrones, capitanes y oficiales de guardia a extremar la vigilancia. En estas condiciones no es aceptable abandonar el puente sin que quede de guardia una persona debidamente cualificada.
  - La necesidad de hacer un seguimiento sistemático de las demoras y/o marcaciones de los buques a nuestro alrededor y no confiarse exclusivamente al aspecto que presentan en un momento determinado.
  - El uso inadecuado ó insuficiente que se hace de los medios de ayuda a la navegación.
  - La dudosa fiabilidad de los datos obtenidos de un radar cuando se refieren a blancos que se encuentren a muy poca distancia, en especial cuando la escala seleccionada no es la adecuada.