



j.a./c.g.

126660

SECRETARÍA DE ESTADO DE
RELACIONES CON LAS CORTES

RESPUESTA DEL GOBIERNO

(184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/061318/0000

21/02/06

110721

AUTOR/A: RODRÍGUEZ SÁNCHEZ, Francisco (GMX)

RESPUESTA: Al igual que en los siniestros de los buques “O Bahía”, “Nuevo Pilín” y “Enrique el Morico”, la causa del naufragio del “Siempre Casina” fue la pérdida de estabilidad.

En el caso del “Siempre Casina”, el análisis minucioso de las condiciones del buque, incluyendo el levantamiento de formas y correspondientes cálculos, así como el análisis de las condiciones de mar y meteorológicas existentes en el momento del accidente, propició una necesaria y eficaz cooperación entre los Organismos competentes, tales como el Centro Aeroespacial de Maspalomas, Ente Público Puertos del Estado, CEDEX, Instituto Nacional e Meteorología, SASEMAR, así como la asistencia técnica mediante concurso público de una Oficina de Ingeniería Naval. La Comisión Permanente de Investigación de Siniestros Marítimos, como no podía ser de otra manera, primó la calidad y seguridad del trabajo de investigación frente a otros factores, como los plazos de realización, ya que solamente un estudio pormenorizado, hecho desde la más estricta profesionalidad e independencia sin ningún tipo de presión, puede llevar a la redacción de conclusiones sólidas y recomendaciones adecuadas para evitar que accidentes se puedan suceder en el futuro.

A continuación se transcriben las conclusiones a que ha llegado la Comisión sobre el naufragio del buque “Siempre Casina”, que fueron remitidas al Director General de la Marina Mercante en diciembre de 2005:

“La Comisión Permanente de Investigación de Siniestros Marítimos concluye:

1. Que descarta como causas del siniestro una posible vía de agua, abordaje o golpe con objetos a flote o sumergidos, incluyendo la posible acción de cetáceos de gran dimensión y peso.
2. Que la causa del siniestro del buque pesquero “Siempre Casina” fue debida a la falta de estabilidad producida por los efectos de la inundación de los parques de pesca y de los espacios situados bajo la cubierta principal del buque.”

Desde el día 29 de abril de 2005, en que se firmó un acuerdo entre los Ministerios de Fomento, Trabajo y Asuntos Sociales y Agricultura, Pesca y Alimentación, por el que se establecen actuaciones conjuntas para mejorar la seguridad de los buques pesqueros, se está llevando a cabo un amplio programa cuyo fin es el de atajar la pérdida de vidas humanas en el sector de la pesca marítima extractiva y evitar que accidentes semejantes se sucedan en el futuro. El programa abarca aspectos técnicos y de investigación, formativos y de concienciación, de



inspecciones operativas y en puerto, y de equipamiento de buques y tripulantes. Asimismo incluye aspectos normativos.

El pasado día 14 de marzo, la Ministra de Fomento presentó el Plan Nacional de Salvamento 2006-2009, que incluye el siguiente presupuesto destinado a incrementar la Seguridad de los buques pesqueros:

- | | |
|--|--------------|
| 1. Área de salvamento y seguridad de los buques pesqueros y de los trabajadores del mar: | |
| • Mejora de los sistemas de alarma y localización de incidentes: Subvenciones a radiobalizas, chalecos salvavidas y radiobalizas hombre al agua. | 13.400.000 € |
| • Realización de estudios sobre estabilidad de pesqueros.
Desarrollo proyecto I+D+I | 235.000 €. |
| • Campaña de divulgación y concienciación | 1.400.000 € |
| 2. Área de Ordenación y Control de la actividad marítima pesquera | 150.000 € |

Las actuaciones que se están llevando a cabo, así como las programadas se motivan y se relacionan a continuación:

A raíz de la firma del Acuerdo mencionado, se constituyó una Comisión de Trabajo y tres grupos de trabajo para dar cumplimiento al contenido del mencionado acuerdo.

Los tres grupos de trabajo se ocupan respectivamente de : Inversiones en materia de Salvamento, Seguridad y Trabajadores del Mar; Estudios y Cooperación administrativa) y Campañas de formación, concienciación y control. Cada uno de los grupos está compuesto por miembros de cada uno de los tres Ministerios, lo que facilita la necesaria la coordinación de las actuaciones competenciales de cada uno de los Departamentos.

Los grupos de trabajo constituidos se reúnen regularmente y, a su vez, están tomando determinadas iniciativas dirigidas a la consecución de cada uno de los objetivos incluidos en el acuerdo.

El estado de cumplimiento de los objetivos es el siguiente:

- Grupo de Inversiones en materia de salvamento, seguridad y trabajadores del mar:

Este grupo tiene como objetivos la sustitución de las radiobalizas a bordo actuales por otras dotadas con GPS y el establecimiento de un sistema para dotar a los trabajadores de la mar que se determinen con radiobalizas personales que se activen automáticamente en la situación de "hombre al agua".

Las conclusiones provisionales del grupo a la fecha son las siguientes:

- Respecto de las radiobalizas a bordo:

1. Sistema de detección: El grupo considera que el sistema de alarma y localización de buques pesqueros a considerar es el COSPAS-SARSAT.



2. **Ámbito de aplicación:** La Dirección General de la Marina Mercante ha elaborado un borrador de Real Decreto que dispone que los buques pesqueros autorizados a faenar más allá de 3 millas de la costa deben instalar radiobaliza con GPS, que deberá ser de activación automática en caso de buques (estimados en 6.000 buques).

- Respecto a las radiobalizas personales de "hombre al agua"

1. **Ámbito de aplicación:** Se propone que sean obligatorias para todos los tripulantes de buques pesqueros cabinados nuevos y existentes.

2. El número de buques afectados serían unos 5.000.

Se encuentra en preparación un programa que incentivará económicamente las actuaciones en radiobalizas, así como en chalecos salvavidas que se indican abajo, y que son objeto del siguiente grupo de trabajo.

- Grupo Estudios y Cooperación Administrativa:

Este grupo tiene como objetivos: adopción de medidas para mejorar las condiciones de seguridad del trabajo a bordo tales como la regulación y uso de chalecos salvavidas y trajes de supervivencia, establecimiento de protocolos y procedimientos para la utilización de las informaciones procedentes de las cajas azules y de los sistemas de localización de salvamento marítimo para resolución de situaciones de emergencia, la realización de estudios e investigación sobre estabilidad en buques pesqueros) y ordenación y control de la actividad marítima y pesquera.

A este efecto está previsto se adopten las siguientes medidas:

- La obligación de la utilización permanente de chalecos salvavidas que está prevista en el Proyecto de Real Decreto para buques pesqueros menores de 24 mts de eslora L, ya que para buques mayores de 24 mts de eslora esa obligación está regulada (R.D. 1422/2003).
- De igual manera la obligación del uso de trajes de supervivencia, prevista en el Proyecto de Real Decreto para buques menores de 24 mts de eslora L, y está regulada para buques mayores de 24 mts de eslora.

En otro orden de cosas se están abordando las siguientes iniciativas motivadas:

- El equipamiento de los buques pesqueros con medios o anclajes que faciliten la recuperación o el remolque en casos de emergencia, está siendo objeto de estudio para buques menores de 24 mts de eslora L, además de la posibilidad de ser incluido como disposición(s) adicional (s) en el Real Decreto aprobado para buques mayores de 24 mts de eslora L.

- La armonización de procedimientos correspondientes a las autorizaciones administrativas de los buques de pesca, la armonización del censo de la flota operativa y del Registro de buques y empresas navieras y la coordinación para la mejora del despacho de los buques de pesca, estando prevista la formación de un grupo de trabajo para la elaboración de un manual de procedimiento.

- Las actuaciones sobre mejora de procedimientos y comunicación en tiempo real en relación con las variaciones de las características y materiales de los buques pesqueros, se dirigen a la introducción de los datos solicitados por la Comisión Europea en la base de datos de la



Dirección General de la Marina Mercante (Certificados y Registro), y la puesta en marcha de un concurso de ideas para identificar al buque de que se trate de forma inequívoca.

- El establecimiento de un marco de actuación conjunto frente a las modificaciones realizadas en los buques de pesca que no cuenten con la preceptiva autorización.

- Respecto a las titulaciones del personal a bordo se estudia la reducción de 9 a 4 las titulaciones existentes, mejorando la relación entre las titulaciones obtenidas con las enseñanzas regladas impartidas. Asimismo, se está realizando trabajos para la definición del nivel de formación para la obtención del certificado de especialidad del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (SMSSM). La SGPM está revisando el Real Decreto 2843/1968 que regula, entre otros, los requisitos necesarios para la obtención del Certificado de Competencia de Marinero, así como aquellos que se refieren al acceso a la profesión de marinero en buque de pesca adecuándolo al Convenio de Formación y Guardia para buques pesqueros (STCW-F) de la Organización Marítima Internacional (OMI). La Dirección General de la Marina Mercante asesorará a la SGPM en todo lo referente a la ratificación y puesta en marcha del Convenio STCW-F.

- Adicionalmente la Dirección General de la Marina Mercante, y a través de un Convenio con la Universidad Politécnica de Madrid está llevado a cabo dos proyectos de investigación. Uno para el estudio de las condiciones de estabilidad tanto en aguas tranquilas como en olas de diversos buques que han sufrido accidentes recientemente y el desarrollo de modelos que permitan predecir la zozobra de un buque en condiciones de mala mar. El otro proyecto consiste en la construcción de un prototipo de caja negra que analice de forma continua las condiciones de estabilidad del buque y transmita la información a tierra. Se han construido tres prototipos que se han instalado en tres embarcaciones pesqueras distintas lo que está permitiendo conocer las condiciones de estabilidad bajo las que estas embarcaciones han estado faenando.

- Grupo de Campañas de Formación, concienciación y control.

Las recomendaciones de la Comisión Permanente de Investigación de Siniestros Marítimos son coincidentes en los informes de los accidentes de los buques "Enrique el Morico", "O Bahía", "Nuevo Pilín" y "Siempre Casina" en el sentido de realizar campañas de concienciación dirigidas a armadores y patronos de buques de pesca sobre las medidas a tener en cuenta para que la navegación y trabajo a bordo de los buques de pesca sean más seguros.

Obedecer las disposiciones del Libro de Estabilidad, y en consecuencia respetar las condiciones de asignación de francobordo, la disposición de pesos en los buques, la realización de obras de reforma, el estado de los medios de salvamento a bordo, navegar con la prudencia necesaria en base a las condiciones meteorológicas y de mar existentes y prevenir los riesgos en el trabajo a bordo son los principales factores en los que el grupo de trabajo está incidiendo.

El grupo ha decidido actuar en dos vías; la primera vía es divulgativa, en este sentido se está produciendo un DVD que incida en las precauciones a tomar para incrementar la seguridad de los tripulantes y la del buque, se van a editar folletos (dípticos y/o trípticos) que incidan en las precauciones de seguridad que se deben tener a bordo. Está previsto fletar un autobús con fines divulgativos. Asimismo se van a preparar modelos-tipo de charlas de sensibilización realizadas por expertos de los tres Ministerios, en reuniones convocadas, básicamente, en los ámbitos de Cofradías y Asociaciones de Armadores.

La segunda vía es la de la realización de inspecciones selectivas a bordo y en puerto, en las que han tomado parte inspectores de los tres Ministerios. Se han realizado tres conjuntos de



inspecciones selectivas en Alicante, Cádiz y A Coruña, cuyas conclusiones están en fase de análisis. La intención es continuar con este tipo de inspecciones conjuntas.

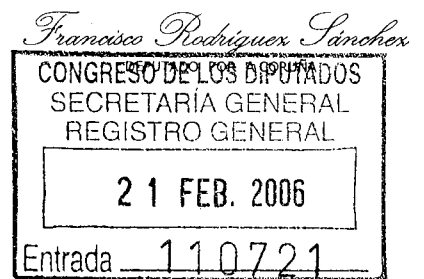
Por lo que respecta a los medios de salvamento, el citado Plan Nacional de Salvamento 2006-2009 presentado por la Ministra de Fomento el día 14 de marzo, como se indicaba anteriormente, multiplica por 6,6 la inversión de la Legislatura anterior. Una vez finalizado el Plan se dispondrá de 10 helicópteros (el doble que en la actualidad); 4 aviones de ala fija (no existe ninguna unidad en la actualidad); 14 buques propios (sólo 3 en la actualidad); 1 buque recogedor (ninguno en la actualidad); 55 embarcaciones Salvamares (39 en la actualidad); 10 embarcaciones rápidas polivalentes (nuevo modelo, del que no existe ninguna en la actualidad); 6 bases estratégicas y 5 bases locales (200% y 67% más que en el Plan anterior) y 6 bases de acción submarina (1 en la actualidad).

Madrid, 11 de mayo de 2006





Congreso de los Diputados



A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Francisco Rodríguez Sánchez, Diputado del **GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO (BNG)**, al amparo de lo dispuesto en el artículo 185 del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente pregunta para la que solicita respuesta por **ESCRITO**, relativa a "Informe" sobre el siniestro del "Siempre Casina" y necesaria mejora de la seguridad en los buques de pesca y en el funcionamiento de salvamento marítimo.

Hace ahora un año (22 de febrero de 2005) que el "Siempre Casina", con puerto base en Burela, se hundió mientras se encontraba navegando a unas 20 millas al norte de Ribadeo. Hubo un superviviente y ocho desaparecidos. En aquel momento, interrogamos al Gobierno sobre el funcionamiento de las medidas preventivas, de seguridad, en los barcos, y sobre el funcionamiento de los medios de salvamento marítimo, en concreto también del SMS. El Gobierno consideró que no hubo "retraso alguno en la activación del dispositivo de salvamento" (respuesta por escrito, 26 de abril de 2005). Las operaciones submarinas, el acceso al casco del barco para comprobar si había cuerpos, dio como resultado el hallazgo de seis cadáveres. La búsqueda en superficie, llevada a cabo durante una semana, no consiguió hallar los otros dos tripulantes desaparecidos. La Consellería de Pesca de la Xunta de Galicia informó el día 20 de mayo de 2002 que había encargado una auditoría a la Compañía Lloyds Register of Shipping para determinar la idoneidad técnica de las embarcaciones de la flota de bajura en materia de seguridad, diagnosticar las carencias que presenta y recomendar las medidas correctoras. Desconocemos, a día de hoy, cuáles fueron sus conclusiones. El Ministerio de Fomento, todavía hoy, no hizo público el Informe y conclusiones sobre este grave siniestro marítimo, otro más, en las costas de Galicia.

¿Cuándo va a hacer el Ministerio de Fomento públicas sus conclusiones sobre el siniestro del "Siempre Casina"?

¿En qué estado está la elaboración del Informe sobre este accidente?

¿Por qué se tarda tanto en realizar estos trabajos analíticos y conclusivos?

¿No cree que sería muy importante contar con este Informe y sus conclusiones para, juntamente con los de otros siniestros como el de "O Bahía", empezar a tomar las medidas necesarias para mejorar la seguridad en los buques y para rectificar las deficiencias en el funcionamiento del salvamento marítimo, incluido el papel del SMS?



Congreso de los Diputados

¿No cree el Gobierno que deben ser las Administraciones Públicas las que se responsabilicen en determinar la idoneidad técnica de la flota pesquera en materia de seguridad, diagnosticar las carencias y tomar las medidas correctoras oportunas?

¿Qué medidas se tomaron, desde marzo de 2004 hasta hoy, para mejorar la seguridad en los buques de pesca y para reducir las deficiencias detectadas en el funcionamiento del servicio de salvamento marítimo?

¿Qué ayudas de distinto tipo recibieron, o están recibiendo a día de hoy, los familiares de los desaparecidos en el siniestro del "Siempre Casina"?

21 de febrero de 2006

Francisco Rodríguez Sánchez
Diputado por A Coruña (BNG)