

DIRECCION GENERAL DE MARINA MERCANTE.

ESTUDIO DE LOS ACCIDENTES EN BUQUES PESQUEROS

GRUPO DE TRABAJO

15/09/2014

Estudio de las causas de accidentes en buques pesqueros y medidas a tomar por la DGMM.

❖ INTRODUCCIÓN

❖ INUNDACIÓN

- 1.-INUNDACIÓN EN CÁMARA DE MÁQUINAS.
- 2.-INUNDACIÓN EN PARQUE DE PESCA.
- 3.-INUNDACIÓN. OTROS.

❖ INCENDIO

- 1.-INCENDIO EN CÁMARA DE MÁQUINAS.
- 2.-INCENDIO EN HABILITACIÓN.
- 3.- INCENDIO EN PARQUE DE PESCA.

❖ VUELCO/ESTABILIDAD

❖ OTROS

- 1.-ABORDAJES.
- 2.-VARADAS.
- 3.-EMBARRANCADA Y POSTERIOR HUNDIMIENTO.
- 4.-ACCIDENTES OPERACIONALES.
- 5.-COLISIONES.
- 6.-VARIOS.

❖ ANEXOS

ANEXO I. ACCIONES A TOMAR

ANEXO II. INFORMES POR TIPOS DE ACCIDENTES.

INTRODUCCIÓN.

Este informe está realizado por el grupo de trabajo, formado en la Dirección General de Marina Mercante, como consecuencia de la reunión de la comisión de trabajo sobre seguridad de los buques pesqueros, celebrada el día 22 de octubre de 2013.

El cometido del grupo de trabajo es, a partir del estudio de los accidentes publicados por la CIAIM, extraer enseñanzas que ayuden a prevenir accidentes similares.

A partir de enero de 2014 se empiezan a estudiar todos los accidentes de buques pesqueros, publicados por la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (CIAIM) entre los años 2009 y 2013 y se realiza un resumen de las conclusiones y recomendaciones realizadas a la DGMM por dicha comisión.

Como consecuencia de ese estudio y después de analizar todas las recomendaciones realizadas a la DGMM se sugieren las siguientes medidas para tratar de reducir la siniestralidad del sector y mejorar la seguridad de los buques pesqueros:

-Modificar el R.D. 543/2007 por el que se determinan las normas de seguridad y de prevención de la contaminación a cumplir por los buques pesqueros menores de 24 metros de eslora (L).

-Dar las oportunas instrucciones a las Capitanías marítimas para mejorar las inspecciones a los buques pesqueros.

Se han estudiado 73 informes de accidentes de pesqueros, los cuales vienen con el nombre del pesquero y un código con una letra (A o S dependiendo del formato del informe) y un número correlativo seguido del año de publicación.

La CIAIM utiliza tres formatos distintos de informe, dependiendo de su extensión:

Informes extensos: Son informes que resultan de investigaciones complejas y con mucha documentación. El título de estos informes se codifica con la letra A al inicio.

Informes simplificados: Son informes menos complejos que los anteriores y por lo tanto no de menor extensión. El título del informe se codifica con una letra S al inicio.

Informes reducidos: Son informes de accidentes consecuencia de sucesos fortuitos, y sobre los que no procede realizar recomendaciones de seguridad. Estos informes se codifican con la letra R.

En el grupo de trabajo se decidió no estudiar los informes de accidentes reducidos ya que de ellos no se pueden extraer enseñanzas que ayuden a prevenir accidentes similares.

Los 73 informes se clasificaron en inundaciones, incendios, vuelcos/estabilidad y otros. En este último apartado se incluyen: abordajes, varadas, embarrancadas, accidentes operacionales, colisiones y 2 no englobados en ninguno de los anteriores.

La tabla siguiente muestra los resultados.

TIPO ACCIDENTE	NÚMERO	PORCENTAJE (%)
Inundación	19	26
Incendio	7	9
Vuelco/Estabilidad	4	5
Otros:	43	60
Abordaje	14	
Varada	6	
Embarrancada	3	
Accidente Operacional	15	
Colisión	3	
Otros	2	

Para una mayor eficiencia en el estudio, la inundación se clasificó como:

- Inundación en cámara de máquinas.
- Inundación en el parque de pesca.
- Inundación en otros espacios.

Para una mayor eficiencia en el estudio, los incendios se clasificaron como:

- Incendio en cámara de máquinas.
- Incendio en habilitación.
- Incendio en el parque de pesca.

El grupo "Otros" representa el 60% del total y, pese a ser el grupo de accidentes más numeroso, se decidió no desglosar los abordajes y los accidentes operacionales por los siguientes motivos:

- Los abordajes fueron causa de falta de vigilancia y/o ausencia de personal en el puente de navegación, por lo que se consideró que poco podían aportar, aunque se tuvieron en cuenta recomendaciones de la CIAIM en cuestiones de tripulaciones y divulgación del Reglamento Internacional para la Prevención de los Abordajes en la mar (RIPA).
- Los accidentes operacionales de trabajo, se consideraron que ya estaban siendo estudiados por el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo (INSHT), aunque se tuvieron en cuenta las recomendaciones en cuestiones de tripulaciones y salvamento marítimo.

Se han analizado los informes de los accidentes, así como las recomendaciones efectuadas por la CIAIM, seleccionando las que se consideraban de mayor utilidad para disminuir la siniestralidad en el sector.

INUNDACIÓN.

1.- INUNDACIÓN EN CÁMARA DEMÁQUINAS.

ANÁLISIS

La inundación en cámara de máquinas tuvo lugar en once pesqueros:

- cuatro de casco de acero y mayores de 24m de eslora.
- cuatro de casco de acero y menores de 24m de eslora.
- tres de casco de madera y menores de 24m de eslora.

Ocho de esos pesqueros se hundieron, dos fueron rescatados (ambos de acero, uno mayor de 24m y otro menor) y otro, de madera y menor de 24m, se hundió parcialmente estado atracado en puerto.

Siete pesqueros tuvieron una inundación de origen desconocido, en dos de ellos se dio como hipótesis más verosímil la rotura del circuito de refrigeración del motor principal y en otro la posible rotura de una traca de madera o rotura de la tubería de pvc.

En el pesquero atracado en puerto, la inundación se produjo por la rotura de una manguera de plástico que formaba parte del circuito de refrigeración del motor principal.

En uno de los pesqueros recuperado, el mayor de 24m, la inundación se produjo por entrada de agua incontrolada al pocete de la sentina sumada a una deficiencia en el sistema de achique de sentinas y a que la válvula de sentinas no disponía de dispositivo de no retorno y a que la válvula de la toma de mar no cerraba completamente.

Finalmente, en el otro pesquero recuperado, la inundación se produjo por la entrada de agua por el tambucho de acceso a máquinas que estaba abierto para ventilación y que el patrón olvido cerrar cuando empeoró el estado de la mar.

RECOMENDACIONES SOBRE ACCIONES A TOMAR.

- 1.- Dar a conocer a todas las Capitanías marítimas el informe S-31/2011 sobre la inundación sufrida por el pesquero de 34,14m "ACECHADOR".
- 2.- Durante las inspecciones, tanto en seco como a flote, se compruebe el buen estado y la correcta operación de todas las válvulas de los orificios del casco por donde pudiera producirse una inundación progresiva.

Se comprobará que las válvulas posean el dispositivo de no retorno (si reglamentariamente lo tienen que tener), que las válvulas de las tomas de mar cierran completamente, que las válvulas de drenaje de la nevera de hielo y de pescado funcionan correctamente, así como los grifos de fondo, etc.
- 3.- Realizar campañas de concienciación entre patronos y armadores de pesca para recordar la necesidad de que las puertas estancas, particularmente aquellas que aíslan la cámara de máquinas de otros espacios, permanezcan cerradas en todo momento.
- 4.- Los inspectores deberán comprobar el buen funcionamiento de las alarmas de sentinas.
- 5.- Cuando se realicen obras de reforma de carácter importante en pesqueros menores de 24m de eslora construidos con anterioridad a la entrada en vigor del R.D. 543/2007, se instalará en bodegas dispositivos de detección de alto nivel de líquidos en sentina que produzcan una alarma en el puente de gobierno.
- 6.- Se prestará atención a posibles situaciones de sobrecarga, tanto por parte de los armadores, como de los inspectores durante la realización de inspecciones programadas o extraordinarias.

7.-Durante las inspecciones a los centros de formación que imparten cursos de seguridad marítima, se comprobará que el contenido de los cursos se corresponde y ajusta a los programas establecidos.

8.-Redactar una instrucción específica dirigida a la industria pesquera en general, en el sentido de asegurar que a cada tripulante que embarca en un buque para el que existe la obligación de llevar un traje de inmersión para dicho tripulante, se le haya asignado un traje idóneo y el tripulante se lo haya podido probar. En aquellos casos en que los trajes se guarden en un único emplazamiento, se recomienda que cada uno de ellos esté identificado mediante una marca o etiqueta clara con el nombre del tripulante.

9.-Trasladar a los centros de formación de seguridad marítima las circunstancias en que se ha desarrollado el accidente y el abandono del pesquero "MONTE GALIÑEIRO" (A-10/2010) para elaborar y desarrollar sus programas formativos en materia de seguridad marítima y en particular, que contemplen las relacionadas con este accidente.

2.- INUNDACIÓN EN PARQUE DE PESCA.

Cinco pesqueros de casco de acero tuvieron una inundación del parque de pesca:

- Tres arrastreros (dos mayores de 24m de eslora y uno menor de 24m). En ellos la inundación se produjo por la tolva de desperdicios, cuyos cierres estaban abiertos. En algunos casos las puertas estaban abiertas, no pudiéndose cerrar por la obstrucción de los equipos de pesca, y la inundación progresó a otros espacios del buque.
- Dos pesqueros, un palangrero mayor de 24m y un arrastrero menor de 24m con un hueco de pesca sobre la cubierta principal para operaciones de salabardeo, se inundaron por estar abierta la puerta del hueco de pesca. En un caso no se pudo cerrar por obstrucción de la canaleta de pescado y la inundación progresó a otros espacios del buque. En ambos se produjo el fallecimiento de varios tripulantes.

Es necesario que los inspectores comprueben el estado de los cierres de las tolvas de desperdicios, que los equipos de pesca no obstruyan e impidan el cierre de aberturas que comunican el parque de pesca con el exterior. Es necesario mejorar la seguridad con alarmas de nivel y cámaras de vigilancia, así como aumentar el caudal de las bombas de achique del parque de pesca.

RECOMENDACIONES SOBRE ACCIONES A TOMAR.

1.- Se deberá disponer la salida al exterior de las tolvas de desperdicios por encima de la cubierta superior en los arrastreros, tanto en los nuevos como en aquellos que realicen obras de gran transformación en los parques de pesca, siempre que sea posible.

Si no es posible lo anterior se dispondrán las siguientes medidas de seguridad:

- Las tolvas de desperdicios tendrán dos cierres estancos a la intemperie, uno de ellos exterior de accionamiento mecánico.
- El ángulo de inundación de la abertura interior de la tolva de desperdicios deberá ser en cualquier condición de carga superior a 20°.
- La abertura exterior en el casco de la tolva de desperdicios deberá quedar por encima de la flotación en cualquier condición de carga.
- Medios de vigilancia del parque de pesca (alarmas de sentinas, cámaras de vigilancia, etc.).
- Mayor caudal de los circuitos y bombas de achique.
- Bombas de achique eléctricas con protección al agua, o de accionamiento hidráulico, o en las que la unidad de fuerza se encuentre en un compartimento separado del parque de pesca.
- Distribución de espacios que no favorezca una inundación asimétrica.

- Posibilidad de cerrar inmediatamente y de forma estanca todas las aberturas del parque de pesca, incluyendo escotillones a bodegas, por ejemplo prescribiendo que las tapas de los escotillones de bodegas deben ser de bisagras.
 - Instruir a los inspectores para:
 - comprobar el estado de puertas estancas y su uso,
 - comprobar que las modificaciones relevantes realizadas en el buque y en parques de pesca están autorizados y se trasladen a los planos del buque, y
 - comprobar que los equipos instalados en los parques de pesca de los pesqueros no impiden el cierre de cualquier abertura que comunique dicho parque de pesca con el exterior, y que cualquier equipo susceptible de obstruir temporalmente dichas aberturas pueda ser fácilmente desmontado y permitir su cierre inmediato.
- 2.- Durante las inspecciones se verificara el correcto uso de los dispositivos y procedimientos del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (SMSSM), especialmente de los dispositivos de Llamada Selectiva Digital.

3.-INUNDACIÓN. OTROS.

Los pesqueros que tuvieron inundación de otros espacios fueron todos buques menores de 24m de eslora:

- dos de casco de madera y muy antiguos en los que se produjo rotura y/o desunión de una o más tablas del forro del casco,
- otro de casco de prfv del que no se identificaron las causas del hundimiento,

Todos se hundieron con el fallecimiento de varios tripulantes.

RECOMENDACIONES SOBRE ACCIONES A TOMAR.

- 1.- En las inspecciones y reparaciones de los buques de madera, se harán inspecciones más amplias y detalladas del casco cuando los pesqueros tienen más de 15 años.

INCENDIO

El incendio tuvo lugar en 7 ocasiones, estando en 5 de ellas localizado el incendio en Cámara de Máquinas, en una en habilitación y en otra en el parque de pesca.

1.- INCENDIO EN CÁMARA DE MÁQUINAS

Las cinco ocasiones en las que hubo incendio en Cámara de Máquinas sucedieron en pesqueros de eslora menor de 24 metros y todos ellos construidos en fibra de vidrio. Los cinco tuvieron el mismo desenlace ya que todos se hundieron.

Cuatro de dichos pesqueros se dedicaban a la pesca de arrastre en el mediterráneo, y uno de ellos a la de palangre.

En tres de ellos no fue posible establecer ni el origen ni la causa del incendio. En otro la causa fue por una fisura en una manguera del circuito hidráulico (flexible que discurría por el techo de la cámara de máquinas y no tenía bandejas). En el quinto se puede concluir que la causa más probable fue una fuga de gasoil en el circuito de combustible proyectándose sobre el calorifugado del colector de exhaustación de gases de escape. Como este no era impermeable, se impregno de gasoil

alcanzando la temperatura del colector, superior a la de su punto de inflamación, provocando que fuera la fuente de ignición.

En uno de ellos se produjo una detección tardía del incendio ya que el patrón se encontraba dormido. En dos de ellos hay una falta de familiarización de la tripulación con los procedimientos a seguir tanto en el caso de incendio como en el de abandono, ya que se accionó el CO2 antes de cortar la ventilación y en otro debido al calor el patrón ordenó que se despojaron de la ropa y de los chalecos salvavidas accediendo los tripulantes, no se utilizaron los equipos de radiocomunicaciones. En otro el CO2 no pudo sofocar el incendio debido a la falta de estanqueidad de la cámara de máquinas. En uno de ellos no pudo pararse la ventilación, puesto que el cuadro eléctrico en el que se encontraba el interruptor se encontraba en el interior de la Cámara de Máquinas.

RECOMENDACIONES SOBRE ACCIONES A TOMAR

- Los buques y embarcaciones de pesca deberán tener medios para cerrar las tomas y descargas de aire en los espacios donde se disponga un sistema fijo de extinción de incendio por gas.
- Que los inspectores incidan en los sistemas de aislamiento de las superficies calientes y posibles fuentes de ignición, especialmente en los buques construidos con anterioridad a la entrada en vigor del RD543/2007.
- Que los inspectores realicen controles operativos respecto de la familiarización de los tripulantes con las labores de lucha contra incendios y de abandono del buque, verificando la realización de ejercicios periódicos de actuación en situaciones de emergencia de las tripulaciones de los buques pesqueros.
- Que durante las inspecciones de seguridad en buques pesqueros se haga hincapié en la familiarización de los tripulantes con los medios de salvamento y en la realización de las prácticas de seguridad obligatorias.

2.-INCENDIO EN HABILITACIÓN

El incendio en habilitación tuvo lugar en un pesquero de más de 24 m de eslora, con el casco de acero que se dedicaba a la pesca de palangre de fondo. La consecuencia de dicho incendio fue la muerte de un tripulante.

Incendio con origen en el camarote de proa, por una colilla mal apagada o por un cortocircuito por fallo eléctrico.

RECOMENDACIONES SOBRE ACCIONES A TOMAR

- Que efectúe la reforma normativa necesaria para que se haga obligatoria la instalación de un sistema automático de alarma y detección de incendios en las zonas de alojamiento de todos los buques pesqueros de eslora igual o superior a 24m, al objeto de aumentar la seguridad. A este respecto, se tendrá en cuenta que la normativa básica de seguridad procede de una Directiva europea.

3.-INCENDIO EN PARQUE DE PESCA

El incendio en el parque de pesca sucedió en una ocasión, en un barco de más de 24 metros de eslora que se dedicaba a la pesca de arrastre.

En el informe la CIAIM declara que hay indicios suficientes para concluir que el incendio se produjo por una acción coordinada de uno o varios miembros de su tripulación (es posible que su intención fuera volver a puerto ya que habían presenciado el hundimiento de otro buque de la misma compañía), y el hundimiento fue una consecuencia directa de la actuación de los bomberos de Dakar.

La falta de formación y entrenamiento en ejercicios de emergencia de la mayor parte de la tripulación contribuyó a la falta de participación activa en las labores de lucha contraincendios y a que se abandonara el buque de forma desordenada.

VUELCO/ESTABILIDAD.

Cuatro de los accidentes de pesqueros fueron debidos al vuelco de la embarcación:

- dos de casco de madera y menores de 12m de eslora,
- uno menor de 24m de madera y
- otro de acero de menos de 24m,

Las causas de estos accidentes fueron:

- Pérdida de estabilidad por exceso de pesos en cubierta, volantas y nasas, que no estaban incluidos en el estudio de estabilidad aprobado.
- Exceso de pesos en cubierta, aumentando el calado de la embarcación de tal forma que, en condiciones meteorológicas adversas, produjo embarques de agua con la consiguiente pérdida de estabilidad.
- Acumulación de agua en cubierta de forma asimétrica por sellado de las portas de desagüe.
- Consumos asimétricos de tanques.
- Obras realizadas ilegalmente en las embarcaciones.

También se constató que las tripulaciones no estaban correctamente instruidas para actuar en casos de emergencia:

- Tripulantes sin chalecos de trabajo con mala mar.
- No emitir señales de socorro.
- No estar instruidos en el embarque de las balsas salvavidas.

En todos los accidentes por vuelco se produjo el fallecimiento de algún tripulante.

RECOMENDACIONES SOBRE ACCIONES A TOMAR.

1.- Modificar el R.D. 543/2007 de tal forma que:

Los pesqueros nuevos y existentes de eslora mayor o igual de 12 m realizarán una experiencia de estabilidad y verificarán las partidas de pesos contenidas en el libro de estabilidad en la fecha de la primera renovación del certificado.

Posteriormente, realizarán una experiencia de estabilidad a intervalos de diez años desde la última experiencia. En el caso de que sean necesarias las formas en los cálculos de estabilidad se realizará una comprobación de las mismas así como de las marcas de calado durante su puesta en seco.

No será necesario realizar un nuevo libro de estabilidad si el desplazamiento en rosca no varía más del 2% del desplazamiento en rosca aprobado y la abscisa longitudinal del centro de gravedad del buque en rosca no varía en más del 1% de la eslora de francobordo del pesquero. Además, se deberá tener en cuenta la variación del valor de la altura del centro de gravedad del buque en rosca de que no altere la estabilidad aprobada del buque de forma significativa.

- 2.- Controlar durante las inspecciones operativas que las tripulaciones embarcadas coincidan con las que figuran en el Rol del buque.
- 3.- Estudiar el imponer sanciones más severas a los responsables de infracciones en materia de seguridad.
- 4.- Todos los buques deberán disponer a bordo el libro de estabilidad aprobado y sellado por la Administración junto con su correspondiente Acta de Estabilidad.
- 5.- Los inspectores de buques deberán comprobar el estado, área y situación de las portas de desagüe, que no podrán estar obstruidas ni selladas. Ningún buque podrá salir a la mar con las portas de desagüe selladas.
- 6.- Los inspectores de buques deberán comprobar en la medida de lo posible, solicitando el libro de estabilidad, que el buque no ha sufrido obras de reforma no autorizadas por la Administración. Cuando se hayan producido obras de reforma no autorizadas que afecten a la estabilidad del buque se procederá a realizar una experiencia de estabilidad antes del despacho del buque a la mar.

OTROS.

1.-ABORDAJES.

Los catorce abordajes que se produjeron entre un pesquero y otros buques tuvieron como consecuencia lo siguiente:

- 6 abordajes entre un pesquero y un mercante se produjeron porque no se mantuvo una eficaz vigilancia en todo momento durante la navegación.
- 2 abordajes entre pesqueros por incumplimiento del Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en la Mar (RIPA) por ambos patrones.
- 3 abordajes entre un pesquero y un mercante por ausencia de responsables en el puente.
- 1 abordaje entre un pesquero y un mercante por inadecuada ubicación de las marcas de pesca.
- 1 abordaje entre una lancha de prácticos de prfv y un pesquero por no detectarse en el radar la lancha de prácticos, era imposible la detección visual de la embarcación por la niebla.
- 1 abordaje entre un remolcador y el pesquero al que remolcaba, por escasez de medios humanos y técnicos, en las maniobras de desatraque, remolque y atraque del pesquero.

RECOMENDACIONES SOBRE ACCIONES A TOMAR.

- 1- Realizar campañas de concienciación entre capitanes y patrones de pesqueros sobre la importancia del cumplimiento estricto del RIPA.
- 2- Se elaborarán instrucciones para los inspectores para clarificar la posición en la que deben colocarse las marcas de pesca.

2.- VARADAS.

Hubo seis varadas de pesqueros, por paradas del motor, por falta de vigilancia, exceso de horas de guardia o por ausencia de personas en el puente.

En ningún caso hubo recomendaciones de la CIAIM a la DGMM.

3.- EMBARRANCADA Y POSTERIOR HUNDIMIENTO.

Trés pesqueros sufrieron este tipo accidente y todos fueron por error humano.

No hubo recomendaciones de la CIAIM a la DGMM.

4.- ACCIDENTES OPERACIONALES.

Quince fallecidos y un herido muy grave en quince pesqueros, la mayoría por accidente operacional:

- Ocho fallecidos por caídas al mar, la mayoría por enganche en los aparejos de pesca. la mayoría no disponía de chaleco de trabajo.
- Siete fallecidos por golpes con aparejos de pesca, pastecas, cornamusa y atrapamiento en el cabirón de la maquinilla.
- Un herido grave con amputación de las dos piernas por golpes al engancharse su ropa de agua con la red que estaba siendo arrastrada por el halador.

RECOMENDACIONES SOBRE ACCIONES A TOMAR

1.- Verificar en las inspecciones que los pesqueros de altura y gran altura llevan una radiobaliza personal por cada tripulante cuya principal función a bordo sea sobre cubierta., de acuerdo con el R.D .1185/2006.

2.- Recomendaciones al tripartito:

Que elabore notas informativas acerca de las condiciones de utilización de los equipos de flotación individual. Se propone elaborar una guía semejante a la publicada por el INSHT "Selección de equipos de flotación individual en buques de pesca de bajura", pero aplicable a todo tipo de buques pesqueros.

5.- COLISIONES.

Dos pesqueros tuvieron una colisión con objetos flotantes y otro contra una roca, todos se hundieron.

6.-VARIOS.

Un pesquero sufrió la rotura de los cristales de la cabina por los golpes de mar, la entrada de agua afecto al funcionamiento de los equipos radioeléctricos y de navegación.

Otro buque hundido en el que la Comisión concluyo que la pérdida del buque no se produjo de la manera en que los hechos fueron relatados por la tripulación.

No hubo recomendaciones de la CIAIM a la DGMM.

ANEXO I. RECOMENDACIONES SOBRE ACCIONES A TOMAR

DGMM

1.- Recomendaciones al tripartito

Que elabore notas informativas acerca de las condiciones de utilización de los equipos de flotación individual. Se propone elaborar una guía semejante a la publicada por el INSHT "Selección de equipos de flotación individual en buques de pesca de bajura", pero aplicable a todo tipo de buques pesqueros.

- 2.- Emitir una instrucción específica a la industria pesquera en general, en el sentido de asegurar que a cada tripulante que embarca en un buque para el que existe la obligación de llevar un traje de inmersión para dicho tripulante, se le haya asignado un traje idóneo y el tripulante se lo haya podido probar. En aquellos casos en que los trajes se guarden en un único emplazamiento, se recomienda que cada uno de ellos esté positivamente identificado mediante una marca o etiqueta clara con el nombre del tripulante. Una simple cinta adhesiva pegada al envase del traje con el nombre del tripulante escrito con un rotulador indeleble puede ser suficiente.

SUBDIRECCION GENERAL DE SEGURIDAD, CONTAMINACION E INSPECCION MARITIMA

MODIFICACIONES DEL R.D. 543/2007

1.-Se corregirá el RD 543/2007 de tal forma que se añade en el art. 10 del Anexo II el párrafo d.

Artículo 10.d):

Los buques de pesca nuevos y existentes de eslora L mayor o igual de 12 m realizarán una experiencia de estabilidad y verificarán las partidas de pesos contenidas en el libro de estabilidad en el momento de la emisión del certificado de conformidad o, si este ya hubiese sido emitido con anterioridad a la entrada en vigor de este Anexo, en la fecha de la primera renovación del mismo. Posteriormente realizarán una experiencia de estabilidad a intervalos de diez años desde la última experiencia. En el caso de que sean necesarias las formas en los cálculos de estabilidad se realizará una comprobación de las mismas así como de las marcas de calado durante su puesta en seco.

No será necesario realizar un nuevo libro de estabilidad si el desplazamiento en rosca no varía más del 2% del desplazamiento en rosca aprobado y la abscisa longitudinal del centro de gravedad del buque en rosca no varía en más del 1% de la eslora de francobordo del pesquero, además se deberá tener en cuenta la variación del valor de la altura del centro de gravedad del buque en rosca de que no altere la estabilidad aprobada del buque de forma significativa.

2- Se modificara el RD 543/2007 para que la aplicación de las prescripciones técnicas de los epígrafes 12.b) del anexo I, 6.a) del Anexo V y 20 del Anexo III del RD 543/2007 se haga extensible a todas las embarcaciones.

3.- Cuando se produzcan obras de reforma en los buques pesqueros de menos de 24m de eslora construidos con anterioridad a la entrada en vigor del RD 543/2007, se exigirá la instalación en bodegas de dispositivos de detección de alto nivel de líquidos en sentina que produzcan una alarma acústica y óptica en el puente de gobierno.

MODIFICACION DEL RD 1032/1999

Efectuar la reforma necesaria para que se haga obligatoria la instalación de un sistema automático de alarma y detección de incendios en las zonas de alojamiento de todos los buques pesqueros de eslora igual o superior a 24m, al objeto de aumentar la seguridad.

FORMACION.

- 1.- Se intensificaran las inspecciones a los centros de formación que imparten cursos de seguridad marítima, para garantizar que el contenido de los cursos se corresponde con los programas establecidos
- 2.- Se trasladara a los centros de formación de seguridad marítima las circunstancias en que se ha desarrollado el accidente y el abandono del buque MONTE GALIÑEIRO (A-10/2010) para elaborar y desarrollar sus programas formativos en materia de seguridad marítima. En

especial, las referidas a las actuaciones a llevar a cabo en el caso del hundimiento de un buque cuando está en plena operación de arrastre del arte de pesca y la pérdida de la propulsión ocasionan que el buque se desplace hacia popa por el tiro del aparejo.

INSPECCION.

1. Se dará a conocer a todas las Capitanías marítimas el informe S-31/2011 del accidente sufrido por el buque "ACECHADOR".
2. Durante las inspecciones, tanto en seco y a flote, deberá comprobarse el buen estado y la correcta operación de todas las válvulas de los orificios del casco por donde pudiera producirse una inundación progresiva.

Se comprobara que las válvulas posean el dispositivo de no retorno si reglamentariamente lo tienen que tener, las válvulas de las tomas de mar cierran completamente, las válvulas de drenaje de la nevera de hielo y de pescado funcionan correctamente, grifos de fondo, etc.

3. Se recordara a patrones y armadores de pesca la necesidad de que las puertas estancas, particularmente aquellas que aíslan la cámara de máquinas de otros espacios, permanezcan cerradas en todo momento.
4. Los inspectores deberán comprobar el buen funcionamiento de las alarmas de sentinas.
5. Se deberá disponer la salida al exterior de las tolvas de desperdicios, en los buques nuevos y en obras de gran transformación de los parques de pesca, siempre que sea posible, por encima de la cubierta superior en pesqueros de arrastre.

Si no es posible lo anterior se dispondrá las siguientes medidas de seguridad:

- Las tolvas de desperdicios tendrán dos cierres estancos a la intemperie, uno exterior de accionamiento mecánico.
 - El ángulo de inundación de la abertura interior de la tolva de desperdicios deberá ser en cualquier condición de carga superior a 20°.
 - La abertura exterior en el casco de la tolva de desperdicios deberá quedar por encima de la flotación en cualquier condición de carga.
 - Medios de vigilancia del parque de pesca (alarmas de sentinas, cámaras de vigilancia)
 - Mayor caudal de los circuitos y bombas de achique.
 - Bombas de achique eléctricas con protección al agua, o de accionamiento hidráulico, o en las que la unidad de fuerza se encuentre en un compartimento separado del parque de pesca.
 - Distribución de espacios que no favorezca una inundación asimétrica.
 - Posibilidad de cerrar inmediatamente y de forma estanca todas las aberturas del parque de pesca, incluyendo escotillones a bodegas, por ejemplo prescribiendo que las tapas de los escotillones de bodegas deben ser de bisagras.
 - Instruir a inspectores para:
 - comprobar el estado de puertas estancas y su uso
 - comprueben que las modificaciones relevantes realizadas en el buque y en parques de pesca están autorizados y se trasladen a los planos del buque.
 - comprueben que los equipos instalados en los parques de pesca de los buques pesqueros no impidan el cierre de cualquier abertura que comunique el parque de pesca con el exterior, y que cualquier equipo susceptible de obstruir temporalmente dichas aberturas pueda ser fácilmente desmontado y permitir su cierre inmediato.
6. En las inspecciones y reparaciones de los buques de madera se deben intensificar las inspecciones del casco cuando los buques tienen más de 15 años.

7. Todos los buques deberán disponer a bordo el libro de estabilidad aprobado y sellado por la Administración junto con su correspondiente Acta de estabilidad.
8. Los inspectores de buques deberán comprobar las portas de desagüe. Ningún buque podrá salir a la mar con las portas de desagüe selladas.
9. Los inspectores de buques deberán comprobar en la medida de lo posible, solicitando el libro de estabilidad, que el buque no ha sufrido obras de reforma no autorizadas por la Administración. Cuando se hayan producido obras de reforma no autorizadas que afecten a la estabilidad del buque se procederá a realizar una experiencia de estabilidad antes del despacho del buque a la mar.
10. Deberá informarse a capitanes y patronos de pesqueros sobre la importancia del cumplimiento estricto del RIPA.
11. Se instará a las Capitanías Marítimas a que sus inspectores incidan respecto de los sistemas de aislamiento de las superficies calientes y posibles fuentes de ignición, especialmente en los buques construidos con anterioridad a la entrada en vigor del RD543/2007.
12. Los buques y embarcaciones de pesca deberán tener medios para cerrar las tomas y descargas de aire en los espacios donde se disponga un sistema fijo de extinción de incendio por gas.

RADIO.

1. Durante las inspecciones se verificará el correcto uso de los dispositivos y procedimientos del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (SMSSM), especialmente de los dispositivos de Llamada Selectiva Digital.
2. Durante las inspecciones se verificará el cumplimiento del RD 1185/2006, en cuanto que los pesqueros de altura y gran altura deben llevar una radiobaliza personal por cada tripulante cuya principal función a bordo sea sobre cubierta.

SEGUMAR.

1. Cuando sea posible, se tratarán de detectar las situaciones de sobrecarga.
2. Se intensificará el control de las tripulaciones embarcadas de forma que coincidan con las que figuran en el Rol del buque. Todos los tripulantes deberán estar en posesión de los títulos y certificados necesarios.
3. Deberán inspeccionarse las tolvas de desperdicios.
4. Se instará a las Capitanías Marítimas a que sus inspectores no descuiden el control operativo respecto de la familiarización de los tripulantes con las labores de lucha contra incendios y de abandono del buque, verificando la realización de ejercicios periódicos de actuación en situaciones de emergencia de las tripulaciones de los buques pesqueros.
5. Se hará hincapié en la familiarización de los tripulantes con los medios de salvamento y en la realización de las prácticas de seguridad.
6. Se revisará la posición de las marcas de pesca.

SUBDIRECCION GENERAL DE NORMATIVA.

Se estudiará la imposición de sanciones más severas a los responsables de infracciones en materia de seguridad.

Las derivadas de las modificaciones normativas que sean necesarias para dar cumplimiento a las propuestas anteriores.