



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. 04/2015 – Problemas relacionados con la inspección y reparación de pesqueros: Autocertificación. Fallos estructurales en pesqueros de madera

1. Introducción

La CIAIM ha venido detectando en los últimos años problemas recurrentes relacionados con la estructura de madera de las embarcaciones de pesca de menos de 24 m de eslora, y con la autocertificación por la que ya no se exigen inspecciones anuales por parte de la Administración.

Distribución de la flota pesquera

El censo de flota pesquera operativa en julio de 2015 registra un total de 9594 buques y embarcaciones de pesca en España, de los cuales 4205 son pesqueros construidos en madera.

Atendiendo a la distribución de los pesqueros de madera por esloras, se encuentra que 3559 tienen una eslora total inferior a 12 m, 627 pesqueros tienen eslora entre 12 y 24 m, y únicamente en 19 pesqueros la eslora total es mayor de 24 m.

También se puede comprobar que la flota de pesqueros de madera es una flota envejecida, ya que el promedio de edad de las embarcaciones de la flota de madera es de 42 años, frente al promedio de 24 años en la flota de pesqueros construidos con otro material, siendo de 31 años la edad promedio de toda la flota pesquera española.

Autocertificación

En junio del año 2007 entró en vigor un procedimiento de reconocimientos y certificación de pesqueros menores de 24 m de eslora (L) distinto al que se seguía con anterioridad. Desde la entrada en vigor de este nuevo sistema, establecido por el Real Decreto 543/2007 de 27 de abril, los pesqueros están sujetos a un régimen de autocertificaciones anuales.

Este sistema de autocertificación no es único de España, existiendo sistemas similares en otros países cercanos, como por ejemplo el Reino Unido

(<https://www.gov.uk/fishing-vessel-classification-registration-and-inspection>).

En términos generales, según este nuevo régimen los pesqueros ya no están obligados a pasar inspecciones anuales por parte de inspectores de la Administración Marítima. Si con anterioridad los pesqueros debían ser reconocidos cada año por inspectores de



la Administración Marítima para determinar si seguían manteniendo las condiciones de navegabilidad exigibles según la normativa de seguridad, a partir de ese momento las inspecciones por parte de aquellos sólo se llevan a cabo cada cinco años, para la renovación de los certificados de la embarcación. El citado RD 543/2007 dispone que, en lugar de los reconocimientos anuales que antes realizaban los inspectores de la Administración Marítima, ahora quedará constancia del cumplimiento de estas normas de seguridad en un documento que será cumplimentado cada año por un técnico o entidad colaboradora competente pero firmado solo por el armador.

La CIAIM ha encontrado que son muchas las embarcaciones de pesca que, pese a estar autocertificadas por sus armadores, presentan deficiencias que indican que no han sido inspeccionadas por técnicos competentes, lo que supone un evidente riesgo para la embarcación y sus tripulantes. El hecho de que una embarcación pueda no ser reconocida por inspectores de la Administración Marítima más que cada cinco años puede llevar a que algunos armadores no encarguen la correcta inspección anual de su embarcación a técnicos competentes, por diversos motivos: los costes de la inspección, del carro de varada u otras instalaciones, o la necesaria parada de la actividad pesquera para realizar la inspección. Incluso si se lleva a cabo una inspección correcta de la embarcación, se pueden posponer algunas reparaciones consideradas no urgentes, por motivos similares, en la esperanza de que los daños encontrados no vayan a más en tanto no se puedan reparar con garantías.

Un problema fundamental, subyacente al sistema actual de inspección de pesqueros, es que la normativa no especifica de forma inequívoca qué técnicos son competentes para la inspección de estas embarcaciones, ni exige a estos técnicos la emisión de un informe firmado, que detalle las deficiencias encontradas y las reparaciones acometidas, y que acredite el estado satisfactorio de la embarcación.

Problemas específicos en pesqueros con casco de madera

Además de la problemática de la autocertificación mencionada, la CIAIM ha investigado varios accidentes de pesqueros de madera causados por el mal estado de su casco, en los que se han encontrado las siguientes circunstancias:

- Las inspecciones del casco de madera no se han realizado con la extensión y profundidad necesarias.
- Parte del colectivo de inspectores de la Administración Marítima podría no haber recibido la formación especializada necesaria para realizar inspecciones de la estructura en cascos de madera.
- Según algunos testimonios, parece haber una falta creciente de profesionales de construcción y reparación de embarcaciones de



madera en los astilleros y varaderos de algunas zonas, lo que dificulta la ejecución de reparaciones con garantías.

2. Accidentes marítimos en los que se han detectado problemas de inspección y reparación

Los siguientes son solo algunos ejemplos de accidentes en los que se han detectado problemas con la inspección y reparación de pesqueros, ya sea en el proceso de autocertificación o relacionados con el mal estado de su casco de madera. Los informes completos de estos accidentes pueden consultarse por su número y nombre en el sitio web de la CIAIM, www.ciaim.es

No en todos los casos se han podido acreditar las deficiencias atribuidas a esas embarcaciones, debido a que se han hundido o han quedado en un estado que ha hecho imposible determinar las causas últimas de los accidentes. No obstante en todos ellos la CIAIM ha encontrado indicios, razonables, de dichas deficiencias.

A juicio de la CIAIM, aunque no se pueda determinar con certeza las causas de esos accidentes, un elemental principio de precaución obliga a considerarlos para este análisis, toda vez que los objetivos de las investigaciones de la CIAIM son ajenos al establecimiento de culpa o responsabilidad. Por ello, en el listado de accidentes que figura a continuación, en los casos dudosos se ha hecho notar tal circunstancia.

Autocertificación		
Informe	Embarcación	Consecuencias del accidente
S-19/2013	SIEMPRE AMA BEGOÑACOA	Hundimiento de la embarcación
9/2014	SAN BENITO	Hundimiento de la embarcación
21/2014	O MAR	Dos heridos leves, hundimiento de la embarcación
23/2014	BEARRO TERCERO	Hundimiento de la embarcación
4/2015	YOLANDA	Hundimiento de la embarcación
Problemas en la estructura del casco de madera		
Informe	Embarcación	Consecuencias del accidente
S-34/2012	BASIBINA	Hundimiento de la embarcación y contaminación leve
2/2015	BELLA AGUSTINA	Hundimiento de la embarcación
30/2014	ENRIQUE	Hundimiento de la embarcación
5/2011	CRISTO	Hundimiento de la embarcación
S-11/2012	VIRGEN DEL MAR	Hundimiento de la embarcación (caso dudoso)
S-15/2012	ROQUE DEL AGUILA	Hundimiento de la embarcación (caso dudoso)
S-28/2012	UNION FAMILIAR	Hundimiento de la embarcación (caso dudoso)
15/2015	EL DELFIN DE ANDALUCIA	Hundimiento de la embarcación (caso dudoso)



3. Recomendaciones de la CIAIM

A la vista de lo anterior, parece 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 y la pesca, subrayando e insistiendo en los reiterados problemas y en consecuencias que los procedimientos defectuosos de inspección y reparación pueden acarrear.

En tal consideración, se recomienda a la Dirección General de la Marina Mercante:

- Que reforme el régimen de autocertificación de pesqueros establecido en el Real Decreto 543/2007 para dar solución a los problemas detectados. Deberían quedar más claramente establecidos los requisitos exigibles a los técnicos competentes para inspeccionar esos pesqueros, y debería estar recogida la exigencia de emitir un informe detallado de las deficiencias detectadas durante la inspección, las soluciones adoptadas para corregir estos problemas, dejando constancia expresa de que la embarcación está en condiciones adecuadas de navegabilidad.
- Que mejore la formación en inspección de cascos de madera. Por ejemplo, estableciendo un plan de formación en la materia, dirigida a los inspectores de nuevo ingreso y a aquellos que lo necesiten. Parte de la formación específica podría ser impartida por inspectores de la propia Dirección General, que cuentan con formación y experiencia sobradas en esta materia.

Por otra parte, es innegable que el régimen de autocertificación impone en los armadores, más claramente que antes, la responsabilidad sobre el estado de sus propias embarcaciones. En esta consideración, la CIAIM recomienda e insta a los armadores y patronos de pesqueros de madera y de pesqueros con eslora (L) inferior a 24 m,

- Que tomen conciencia de que el estado satisfactorio de sus embarcaciones es la mejor garantía de volver a salvo a puerto,
- Que extremen el control del estado de sus embarcaciones,
- Que realicen las inspecciones anuales de sus embarcaciones en colaboración con técnicos de reconocida competencia,
- Que no se demoren en realizar las reparaciones necesarias,



- Que encarguen las reparaciones necesarias a técnicos competentes para garantizar la calidad de las reparaciones.

Madrid, 19 de noviembre de 2015

El Presidente de la CIAIM

Eduardo Cruz