



UNIVERSIDADE DA CORUÑA

DEPARTAMENTO DE CIENCIAS DE LA NAVEGACION Y DE LA TIERRA

TESIS DOCTORAL

EL EXPEDIENTE ADMINISTRATIVO
POR
SINIESTROS NAUTICOS

Tomo I

Parte General

Apendices

Doctorando: Jose Miquel Tasende Souto



UNIVERSIDADE DA CORUÑA

DEPARTAMENTO DE CIENCIAS DE LA NAVEGACIÓN Y DE LA
TIERRA

TESIS DOCTORAL

EL EXPEDIENTE ADMINISTRATIVO
POR
SINIESTROS NÁUTICOS

Tomo I
Parte General
Apéndices

Doctorando: José Miguel Tasende Souto
Director:

UNIVERSIDADE DA CORUÑA
DEPARTAMENTO DE CIENCIAS DE LA
NAVEGACIÓN Y DE LA TIERRA

TESIS DOCTORAL

EL EXPEDIENTE ADMINISTRATIVO
POR
SINIESTROS NÁUTICOS

Doctorando: José Miguel Tasende Souto

Director: Dr. D. Antonio García Álvarez

TÍTULO EL EXPEDIENTE ADMINISTRATIVO POR SINIESTROS NÁUTICOS

CONTENIDO

Tesis Doctoral presentada y defendida ante el Tribunal correspondiente en la Escuela Superior de la Marina Civil, Universidad de La Coruña, en 2000.

El proyecto de esta Tesis fue aprobado por el Consejo del Departamento de Ciencia de Materiais, Náutica, Máquinas e Motores Térmicos en su sesión de fecha 12-02.96.

Como precedente inmediato, consta el Proyecto Fin de Carrera del mismo autor, que bajo el título "Análisis de casos reales de siniestros debidos a faltas náuticas" fue presentado al correspondiente Tribunal el día 6 de Mayo de 1991 y calificado por el mismo con Notable. Dicho proyecto recibió, además, el Segundo Premio nacional del Colegio de Oficiales de la Marina Mercante el mismo año.

DIRECTOR DE TESIS

Prof. Dr. D. Antonio García Álvarez, de la Universidad de Vigo.

PROFESOR TUTOR

Prof. Dr. D. José Manuel García Fernández, de la Universidad de La Coruña.

DATOS DEL DOCTORANDO

José Miguel Tasende Souto, Licenciado en Marina Civil en 1991, culminó el programa de doctorado en le bienio 1994-96, dentro del Departamento de Ciencia de Materiales, Náutica, Máquinas y Motores Térmicos de la Universidad de La Coruña.

INFORME DEL DIRECTOR DE TESIS

El Dr. D. Antonio García Álvarez,

INFORMA

Que la memoria titulada EL EXPEDIENTE ADMINISTRATIVO POR SINIESTROS NÁUTICOS, que para optar al Grado de Doctor en Marina Civil presenta don José Miguel Tasende Souto, ha sido realizada bajo mi dirección.

Considerando que constituye trabajo de Tesis, AUTORIZA su presentación a la Comisión de Tercer Ciclo de la Universidad de La Coruña.

Pontevedra, 2 de noviembre de 2000.

AGRADECIMIENTO

No puedo comenzar este trabajo sin manifestar mi más rendido agradecimiento a cuantos me han ayudado en la larga travesía que culmina ahora con mi Tesis; en particular, mis profesores en esta Escuela, de quienes guardo un recuerdo perpetuo de gratitud por tantas horas de labor docente en un clima de compañerismo seguramente único en el sistema universitario, en virtud de la franca disposición de los profesores y del reducido número de alumnos que entonces estudiábamos y vivíamos tantas experiencias personales en esta Institución, tan querida en la ciudad y con una ya dilatada historia. Eran los tiempos en que se iniciaba el nuevo plan de estudios, llevando aparejados diversos cambios en la ordenación administrativa y académica de la Escuela. Eran tiempos de incertidumbre e ilusión que vivimos intensamente profesores y alumnos, algunos, de uno y otro estamento, ya no están físicamente entre nosotros. Para todos recuerdo, emoción y agradecimiento.

Para la elaboración de esta Tesis fue requisito imprescindible, reglamentaria y científicamente, el concurso de dos ilustres profesores: mi Director, el Dr. García Álvarez, de brillantísima ejecutoria académica y profesional en el campo de la docencia y la investigación, tanto en la empresa privada como en las universidades de Santiago de Compostela y de Vigo, y mi Tutor, el Dr. D. José Manuel García Fernández, quien después de haber ejercido durante años nuestra profesión marinera, es maestro de marinos en esta Universidad. Ambos me enseñaron cómo la sabiduría corre siempre pareja con la sencillez y la cordialidad. Debo mencionar también al Dr. D. Nicanor Alegre Hermida, por sus consejos, por su paciencia, por su categoría humana y académica.

Es obligado recordar también a tantas personas que han colaborado a lo largo de las diferentes fases de ejecución de esta Tesis: funcionarios de las distintas Capitanías Marítimas, de las anteriores Comandancias y Ayudantías de Marina, del Instituto Social de la Marina, de las Universidades de La Coruña y Vigo, de diferentes

bibliotecas y archivos y, en fin, a cuantos desde la amistad me han prestado una siempre substancial ayuda en campos tan diversos como el jurídico o el informático.

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN	
1.1. PRELIMINAR.....	3
1.2. NECESIDAD.....	5
1.3. DESCRIPCIÓN.....	6
2. OBJETIVOS	
2.1. HIPÓTESIS DE PARTIDA.....	11
2.2. OBJETIVOS DE ESTUDIO	
2.2.1. Determinación de la calidad de los expedientes	
2.2.2. Deficiencias más comunes	
2.2.3. Criterios administrativos	
2.2.3.1. Conclusiones operativas	
2.2.3.2. Modelo normalizado	
2.2.3.3. Actas de inspección	
2.2.3.4. Partes de accidente	
2.2.3.5. Batería de preguntas	
2.2.3.6. Directorio	
2.2.3.7. Guía legislativa	
2.2.3.8. Bibliografía	
2.2.3.9. Estilo administrativo	
2.2.4. Conclusiones generales	

3. ORGANIZACIÓN MARÍTIMO-ADMINISTRATIVA EN ESPAÑA	
3.1. LAS CAPITANÍAS MARÍTIMAS	17
3.1.1. Introducción histórica	18
3.1.2. La Administración central.....	20
3.1.3. La Administración periférica	21
3.2. ADMINISTRACIÓN PESQUERA	23
3.3. EL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA	25
3.4. PUERTOS Y COSTAS	27
3.5. EL SALVAMENTO MARÍTIMO	28
3.6. LA VIGILANCIA MARÍTIMA	32
3.7. LAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS: GALICIA	
3.7.1. Pesca.....	34
3.7.2. Puertos y costas	35
3.7.3. Salvamento.....	36
3.7.4. Otras competencias	37
3.8. LA UNIÓN EUROPEA.....	37
3.9. ORGANISMOS INTERNACIONALES	
3.9.1. Introducción	38
3.9.2. La Organización Marítima Internacional	39
3.9.3. La Organización para la Alimentación y la Agricultura	41
3.9.4. La Organización Internacional del Trabajo	42
3.9.5. La Asociación Internacional de la Seguridad Social	43

4. LOS SINIESTROS MARÍTIMOS	
4.1. CONCEPTO	47
4.2. DEFINICIONES GENERALES.....	52
4.2.1. Tipos de accidentes	53
4.2.2. Causas de los accidentes	54
4.2.3. Daños sufridos por el buque o personas a bordo	54
4.2.4. Incidentes marítimos	55
4.2.5. Incidentes no relacionados con los buques	57
4.3. CONTAMINACIÓN MARINA	58
4.4. DATOS ESTADÍSTICOS	61
5. LOS EXPEDIENTES ADMINISTRATIVOS POR SINIESTROS NÁUTICOS	
5.1. QUÉ PRETENDEN	81
5.2. DÓNDE, CUÁNDO, POR QUIÉN SE ELABORAN.....	82
5.3. NORMATIVA QUE LOS REGULA	82
5.4. LA REALIDAD DE ESTOS EXPEDIENTES	87
5.5. ANÁLISIS DE CASOS REALES	
5.5.1. “ Cali ”	93
5.5.2. “ Nueva Concha ”	101
5.5.3. “ Belesar ”	107
5.5.4. “ Eguzquia ”	117
5.5.5. “ Choliñas ”	123
5.5.6. “ Nueva Torre de Likona ”.....	133
5.5.7. “ Hermanos Gandón ” – “ Nina ”.....	145
5.5.8. “ Miro ”	153
5.5.9. “ Cape Maleas ”	161
5.5.10. “ Baluarte ”.....	167
5.5.11. “ Tajamar Dos ”	175

5.5.12. “ Estai ”	181
5.5.13. “ Ikiena ” – “ Sotelo nº 1 ” (vivero)	187
5.5.14. “ Elmo II ”	193
5.5.15. “ San Marnés ”	201
5.5.16. “ Serviola Cuatro ”	207
5.5.17. “ Arlanza ”	211
5.5.18. “ Sirena do Mar Número Uno ”	215
5.5.19. “ Borraxeiro Primeiro ”	221
5.5.20. “ Ramona Pan Álvarez ”	227
5.5.21. “ Amparito ”	233
5.5.22. “ María Raquel ”	239
5.5.23. “ Cisne de Plata Dos ”	243
5.5.24. “ Joaquina ”	249
5.5.25. “ Mary Cruz ”	255
5.6. ERRORES MÁS FRECUENTES	261
5.7. SOLUCIONES PROPUESTAS	267
6. CONCLUSIONES	
6.1. CONCLUSIONES ADOPTADAS	271
6.1.1. Al menos el 24 % de expedientes con errores	
6.1.2. Elementos de juicio	
6.1.3. Deducir conclusiones operativas	
6.1.4. Formato normalizado	
6.1.5. Actas de inspección	
6.1.6. Parte de accidente	
6.1.7. Instrucción defectuosa	
6.1.8. Directorio	
6.1.9. Base de datos legislativa	
6.1.10. Bibliografía básica	
6.1.11. Estilo	
6.1.12. Citar fuentes informativas	
6.1.13. Asumir las decisiones del epígrafe 5.7.	
6.1.14. Funcionarios con exclusiva	
6.1.15. Escasa formación específica	

ÍNDICE

6.1.16. Medios materiales y autoridad	
6.1.17. Estadísticas de accidentes	
6.1.18. Formación específica en seguridad	
6.1.19. Aplicación temprana de los resultados	
6.1.20. Importancia de los pequeños siniestros	
6.2. DIRECTRICES DE LAS FUTURAS INVESTIGACIONES.....	280
7. APÉNDICES	
7.1. ACTA DE INSPECCIÓN.....	283
7.2. PARTE DE SINIESTRO MARÍTIMO	287
7.3. BATERÍA DE PREGUNTAS	291
7.4. MODELO DE EXPEDIENTE NORMALIZADO	297
7.5. DIRECTORIO	309
7.6. GLOSARIO DE ABREVIATURAS	319
7.7. EL DOCUMENTO ADMINISTRATIVO Y SU ESTILO.....	327
7.7.1. Introducción	
7.7.2. Definición	
7.7.3. Funciones	
7.7.4. Características	
7.7.5. Soportes	
7.7.6. Clasificación	
7.7.7. Estilo	
7.8. NORMATIVA	331
8. BIBLIOGRAFÍA	349
9. ANEXO: TRABAJO DE CAMPO	

Copias de los originales de los expedientes estudiados. Se presentan en volúmenes aparte.

1. INTRODUCCIÓN

- 1.1. PRELIMINAR
- 1.2. NECESIDAD
- 1.3. DESCRIPCIÓN

1.1. PRELIMINAR

Cualquier tesis doctoral debe significar una aportación más o menos significativa, pero siempre real, al área del conocimiento correspondiente; de ahí la necesidad reglamentaria de presentar un proyecto de la misma que un comité universitario autorizará previamente. De ahí también que, normalmente, el doctorando se incorpora a un equipo más amplio de investigación, para desarrollar un aspecto concreto de la misma o que plantee su Tesis como ampliación, sobre todo cualitativa, de su Proyecto de Licenciatura (por ello llamado a veces Tesina). Esta segunda posibilidad es la que me ha tocado realizar y si en el Proyecto estudié casos de siniestros tramitados en vía judicial, opto ahora por analizar casos igualmente reales, pero referidos al ámbito administrativo y con un deslizamiento del objetivo de estudio: si entonces enfocaba al siniestro en su materialidad, ahora me intereso por el procedimiento de elaboración del expediente que sigue al mismo.

Por otra parte, busqué una doble vertiente para este trabajo: científica, como corresponde a la actividad universitaria, y profesional, dada mi concreta labor funcional dentro de la Administración Marítima española. En este último sentido, he dado a la Tesis el aspecto de un manual de uso práctico e inmediato para los funcionarios instructores de expedientes administrativos por siniestros náuticos.

Busqué investigar en un campo sobre el que pudiera actuar directamente, por eso limité el ámbito de mi trabajo a los expedientes generados en las Capitanías Marítimas gallegas. Ello no supone, sin embargo, que los accidentes analizados hayan tenido lugar exclusivamente en aguas de nuestra Comunidad Autónoma: las conexiones puerto base, destino, despacho, matrícula y otras determinan

la instrucción en Galicia de expedientes relativos a accidentes ocurridos en cualquier mar del mundo. Veremos ejemplos de ello.

Otra consecuencia de ceñirme a expedientes locales es que la mayoría de los mismos se refieren a siniestros de entidad media o menor. Ello no me preocupa; al contrario, pues me permite analizar la realidad cotidiana, estudiar los casos que efectivamente se producen con más frecuencia, dedicar más atención a lo que es más común.

Quisiera detenerme un poco más en un definitivo aspecto de mi trabajo, enfatizando que el mismo no va a tratar en ningún momento de los errores, causas o evolución de los accidentes, sino de todo el entramado administrativo que se pone en juego a la hora de elaborar el expediente que el accidente genera, habida cuenta de que todo siniestro debe ser investigado por la Administración, sobre todo con afán de encontrar las causas del mismo para evitar, en lo posible, su repetición en el futuro; la Administración actúa así como un servicio a los ciudadanos [cfr. Ref. 1; pág. 27] al emplear medios en incrementar la seguridad previamente y sin perjuicio de la posterior apertura del correspondiente procedimiento sancionador (que, a la postre, también es un servicio a la ciudadanía), si se apreciase responsabilidad de parte de alguna persona [Ref. 2; págs. 31 a 35]. El análisis habrá de entenderse siempre referido a la tramitación de los documentos, inspecciones realizadas u omitidas, pruebas periciales, informes técnicos, declaraciones evacuadas, medidas adoptadas y todas aquellas actuaciones administrativas originadas por el siniestro. En el otro extremo, tampoco se trata de un estudio ontológico del expediente, de olvidar su función de medio y abstraerlo para captar sólo su esencia. Muy al contrario, analizaremos el expediente en continua relación con la realidad, así es constante la doble vertiente náutica y administrativa de esta Tesis.

Quede claro, pues, que los comentarios, notas o disquisiciones acerca de aspectos materiales del siniestro deben entenderse únicamente como ejemplos

propuestos para el contenido de los expedientes. Reitero: no estudio siniestros sino expedientes.

1.2. NECESIDAD

No consta, en la amplia bibliografía por mí consultada ningún trabajo sobre los expedientes de investigación de siniestros marítimos; tengamos en cuenta que estos siniestros no ocupan sino un espacio residual –en el mejor de los casos- en el ámbito general de la seguridad que se expone, por ejemplo, en los congresos internacionales, en los que interesa mucho más la seguridad vial, la seguridad en el ámbito doméstico, en el sector de la construcción o en la oficina que en los barcos[Ref. 3, tomo I, págs. IX y ss.; tomo II, págs. III y ss.], y esta generalmente referida a la prevención de la contaminación más que a la salud de los marineros. Desde luego, existe un organismo –la Organización Marítima Internacional, OMI- que se preocupa y ocupa, entre otros, de todos los temas relacionados con la seguridad marítima; también la Organización Internacional del Trabajo –OIT- dedica parte de su actividad a las condiciones de trabajo a bordo; en nuestro país la Dirección General de la Marina Mercante y la Sociedad Estatal de Salvamento, así como las respectivas Consejerías de las Comunidades Autónomas, elaboran y desarrollan planes de seguridad marítima. Vemos, pues, que siempre son organismos especializados en asuntos marítimos los que tratan de la seguridad en la mar, relegada a un puesto marginal por parte de los organismos que estudian la seguridad en general. Como ejemplo inocuo por la distancia (podría poner muchos más) de la poca atención oficial a la prevención de los accidentes marítimos en cualquier lugar del mundo (me refiero a atención relativa, en comparación con otros sectores laborales) puedo plantear el caso de Suecia: en 1998, el Departamento de Seguridad y Salud Ocupacional publicó [Ref. 50] la lista de

disposiciones legales referidas a seguridad en el trabajo. De un total de 259 disposiciones, sólo cinco se referían al trabajo en los muelles, una a astilleros y otra más a trabajos subacuáticos. Ninguna a las labores en los barcos.

Por todo ello, considero útil y oportuno el estudio de los expedientes por siniestros marítimos con vistas a su perfeccionamiento técnico, lo que, de conseguirse, redundaría en una más eficaz actividad administrativa y por ende en un incremento de la seguridad de la vida humana en el mar.

Al analizar expedientes reales, podemos encontrar los errores más frecuentes en los mismos, también los procedimientos particulares especialmente acertados y que pueden generalizarse. Se trata de una labor de auditoría de calidad que el funcionario instructor del expediente no puede llevar a cabo porque generalmente no tiene acceso a trabajos elaborados en distintas dependencias de aquella a la que pertenece y porque siempre se encontrará escaso de tiempo para enfrentarse a una tarea que, aunque muy útil, resulta sin duda ardua.

Como resultado de este trabajo, vamos a deducir unas pautas de elaboración de este tipo de expedientes que ayudarán, sin duda, a los instructores en su trabajo, tenderán a igualar el orden y estructura de los mismos, mejorarán su inteligibilidad y posibilidades de ampliación, todo ello sin menoscabo de la singularidad que cada caso requiera en cuanto a actuaciones concretas.

1.3. DESCRIPCIÓN

En conformidad con el Proyecto de Tesis presentado y aprobado en su día y a la vista de los objetivos que se pretendemos alcanzar, este trabajo se estructura en cinco bloques. Los denomino "bloques" y no apartados, secciones o capítulos porque si bien conceptualmente son unidades de contenido, su orden a lo largo del desarrollo

expositivo no es continuo. Me explico con un ejemplo: denomino bloque cuarto a la exposición de los objetivos y conclusiones de la Tesis (qué pretendo buscar y qué encuentro), conceptos íntimamente relacionados y por tanto asociados en un mismo "bloque", pero separados por el análisis y la investigación, por lo cual no van a continuación unos de los otros, sino que entre ambos media el cuerpo de la Tesis. En todo caso, se trata de la estructura interna del trabajo y, por tanto, carece de mayor relevancia. Los bloques son:

- En el primero, de sentido auxiliar y estructural, encontramos la presentación de la Tesis, agradecimiento, índice y resto de epígrafes sin contenido técnico, pero necesarios para la exposición ordenada y coherente del conjunto.
- El segundo bloque sirve como necesaria introducción a los expedientes administrativos sancionadores, pues en el mismo se expone la organización marítimo-administrativa en España, el servicio de salvamento, los diferentes niveles organizativos y legislativos (Organismos Internacionales, Unión Europea, España, Comunidades Autónomas). En este apartado, se expone también el concepto de siniestro marítimo y se presentan y analizan, someramente, los datos estadísticos al respecto.
- El bloque tercero es el núcleo temático de la Tesis; bajo el epígrafe "*Los expedientes de investigación de siniestros*", se analizan estos productos administrativos.
- Íntimamente relacionado con el anterior y como necesario planteamiento y culminación del mismo, el bloque cuarto comprende la exposición de objetivos de la Tesis (inserta en el bloque primero, párrafo 3.3) y las conclusiones de la misma (párrafo 7).
- Por último, el bloque quinto comprende una serie de complementos (expresión de la vocación práctica de este trabajo), creemos que

útiles y necesarios, ordenados como anexos: modelos de documentos, apéndice legislativo, ... En este apartado se incluyen también los casos reales de expedientes estudiados, en sus documentos originales y con el análisis particular y la aplicación del expediente normalizado para cada uno de ellos. Aunque corren como anexo, no debemos minusvalorar estos casos reales, pues son parte esencial de la Tesis y representan el trabajo de campo de la misma.

2. OBJETIVOS

2.1. HIPÓTESIS DE PARTIDA

2.2. OBJETIVOS DE ESTUDIO

- 2.2.1. Determinación de la calidad de los expedientes**
- 2.2.2. Deficiencias más comunes**
- 2.2.3. Criterios administrativos**
 - 2.2.3.1. Conclusiones operativas**
 - 2.2.3.2. Modelo normalizado**
 - 2.2.3.3. Actas de inspección**
 - 2.2.3.4. Partes de accidente**
 - 2.2.3.5. Batería de preguntas**
 - 2.2.3.6. Directorio**
 - 2.2.3.7. Guía legislativa**
 - 2.2.3.8. Bibliografía**
 - 2.2.3.9. Estilo administrativo**
- 2.2.4. Conclusiones generales**

2.1 HIPÓTESIS DE PARTIDA

Entre los elaborados por funcionarios de la Dirección General de la Marina Mercante, existen expedientes cuyo contenido se refiere a siniestros marítimos. A partir de este hecho real, cabe formular la hipótesis de que tales expedientes puedan ser mejorados técnicamente, para lo cual sería necesario en primer lugar realizar un estudio que tuviera por objeto la evaluación de los expedientes ya instruidos y archivados en las diferentes Capitanías Marítimas. En una segunda fase y la vista de las conclusiones obtenidas en la primera, debería ser posible ofrecer unas pautas de elaboración de este tipo de expedientes.

2.2 OBJETIVOS DE ESTUDIO

Exponemos en este apartado los objetivos que pretende alcanzar la Tesis. Los hemos secuenciado lógicamente y numerado para coordinar más fácilmente cada uno de ellos con la conclusión o conclusiones que den respuesta a los mismos.

Algunos objetivos pueden considerarse principales y otros auxiliares o complementarios de aquellos; todos ellos son, en nuestra opinión, importantes y merecen ser expuestos singularizados.

2.2.1 Determinar el estado real de calidad de la ejecución de los expedientes administrativos por siniestros náuticos.

- 2.2.2 Establecer las deficiencias más comunes y graduar su importancia, tanto por su frecuencia, como por su trascendencia práctica. Pequeños errores muy frecuentes pueden, a la larga, ser causa de graves perjuicios, además de ser, en todo caso, un valladar a la excelencia que siempre debe perseguir la actividad humana.
- 2.2.3 Establecer unos criterios administrativos válidos para encauzar cualquier expediente sobre siniestros marítimos. Este objetivo se desglosa en los siguientes:
- 2.2.3.1 Reorientar tales expedientes en el sentido de deducir de los mismos unas conclusiones operativas, de aplicación en normas posteriores y en la práctica habitual del mar, para aumentar la seguridad de la vida humana.
- 2.2.3.2 Proponer un modelo normalizado que sirva como base para el expediente o como expediente mismo si el caso, por su simplicidad, lo permite.
- 2.2.3.3 Ofrecer al funcionario modelos de actas de inspección, de conformidad con la legislación vigente.
- 2.2.3.4 Ofrecer al funcionario partes de accidentes comprensivos de los aspectos más relevantes de los casos que se planteen y ajustados a las exigencias normativas.

- 2.2.3.5 Poner a disposición del funcionario instructor una batería de preguntas y repreguntas para evitar o aminorar las lagunas que se pueden producir en las comparecencias y tomas de declaración de sujetos, testigos y otros agentes.
- 2.2.3.6 Ofrecer al funcionario instructor un directorio inicial que incluya aquellos organismos, entidades, dependencias, agencias o empresas que puedan prestar un apoyo útil durante la elaboración del expediente. Tal directorio tendrá en cuenta que nos encontramos en el concreto ámbito geográfico de Galicia.
- 2.2.3.7 Ofrecer al funcionario instructor un listado legislativo, tan exhaustivo como sea posible, que incluya la normativa en vigor aplicable a los siniestros en el mar.
- 2.2.3.8 Poner a disposición del instructor una bibliografía inicial, compuesta por libros y documentos comprensivos tanto de la técnica de estudio y análisis de los accidentes cuanto de los aspectos formales de la elaboración de los expedientes.
- 2.2.3.9 Facilitar al funcionario instructor una guía sencilla, pero completa, de estilo administrativo, con ejemplos y recomendaciones de fácil aplicación; en concordancia con la misma, un glosario de términos marítimo-administrativos comunes.

- 2.2.4 Establecer unas conclusiones generales, resultado de un estudio minucioso y profesional, con criterios científicos, que resuman, comprendan y generalicen todos los aspectos señalados en los puntos anteriores.

3. ORGANIZACIÓN MARÍTIMO-ADMINISTRATIVA EN ESPAÑA

3.1. LAS CAPITANÍAS MARÍTIMAS

- 3.1.1. Introducción histórica
- 3.1.2. La Administración central
- 3.1.3. La Administración periférica

3.2. ADMINISTRACIÓN PESQUERA

3.3. EL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

3.4. PUERTOS Y COSTAS

3.5. EL SALVAMENTO MARÍTIMO

3.6. LA VIGILANCIA MARÍTIMA

3.7. LAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS: GALICIA

- 3.7.1. Pesca
- 3.7.2. Puertos y costas
- 3.7.3. Salvamento
- 3.7.4. Otras competencias

3.8. LA UNIÓN EUROPEA

3.9. ORGANISMOS INTERNACIONALES

- 3.9.1. Introducción
- 3.9.2. La Organización Marítima Internacional
- 3.9.3. La Organización para la Alimentación y la Agricultura
- 3.9.4. La Organización Internacional del Trabajo
- 3.9.5. La Asociación Internacional de la Seguridad Social

La Administración marítima en nuestro país ha venido siendo históricamente, y sigue siendo en la actualidad, compleja, pues son varios los ministerios que tienen atribuidas competencias en este ámbito, y dentro de cada ministerio es común la dispersión en diferentes Subsecretarías, Secretarías Generales, Direcciones Generales y otros centros directivos, todo ello con la consiguiente dispersión legislativa [Ref. 5; pág. 20]. No vamos a reabrir en este momento la vieja polémica sobre la conveniencia de crear un Ministerio del Mar, con sus detractores e impulsores. En cualquier caso, el mar es un ámbito complejo en el que concurren aspectos económicos, de soberanía, de seguridad, ordenación del tráfico, libertad de tránsito, medio ambiente, relaciones laborales, obras públicas, ... Al mismo tiempo, la realidad política actual nos presenta una multiplicidad de centros de poder que influyen en el mar: Gobierno del Estado, Comunidades Autónomas, Unión Europea, Organismos Internacionales. De la interacción de todo ello vamos a hacer un somero repaso, como introducción necesaria para entender cómo se desarrolla la labor del funcionario instructor de un expediente por siniestro en el mar. El objeto del presente estudio es administrativo, ello supone no incidir en las instituciones privadas, aunque estas desarrollan una importante y creciente labor en el campo de la seguridad marítima. Sin detenernos más, sirvan como ejemplo la asociación Fomento de la Seguridad Marítima (en Galicia); el Grupo Acuario (en Andalucía), que investiga accidentes de pesqueros [cfr. Ref. 54]; en el campo de los seguros, la Mutua Gallega de Accidentes de Trabajo [cfr. Ref. 55] y el Grupo Mapfre, etc.etc.

3.1. LAS CAPITANÍAS MARÍTIMAS

Las Capitanías Marítimas son las dependencias periféricas de la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM) del Ministerio de Fomento; en sus respectivos distritos marítimos ejercen todas las funciones administrativas relacionadas

con el tráfico marítimo. Para comprender mejor su estructura y cometidos conviene desglosar las diferentes áreas de la DGMM, de las cuales las Capitanías son una más.

3.1.1. Introducción histórica

La importancia histórica del mar y de la actividad marítima en España es indiscutible; a simple título de muestra y sin remontarnos demasiado, dentro del ámbito administrativo es esclarecedor al respecto el R.D. de 19 de noviembre de 1823, dictado por Fernando VII, que fue el núcleo original del Consejo de Ministros y regulaba la creación de un órgano colegiado formado por cinco Secretarios: Estado, Gracia y Justicia, Guerra, Marina y Hacienda.

No parece excesivo hacer un rápido vuelo histórico-legislativo que señale las fechas e instrumentos legales que han ido configurando la Administración Marítima en nuestro país. En lo referente a la estructura marítimo-administrativa y para comenzar con un antecedente bien documentado, podemos partir de las Ordenanzas aprobadas el 8 de enero de 1793, en las que se crea la figura del Capitán de Puerto, nombrado a propuesta del Director General de la Armada de entre los oficiales de la misma, como premio a sus servicios. Este Capitán de Puerto estaba subordinado al Gobernador y al Comandante Militar. De acuerdo con el artículo 36 de dichas Ordenanzas, todas las embarcaciones estaban obligadas a solicitar y obtener el permiso del Capitán de Puerto para efectuar sus traslados, movimientos y tráfico en general.

El Real Decreto de 27 de noviembre de 1867 establece los Comandantes de Marina y los Ayudantes de Distrito, que serán además Capitanes del puerto donde residan. Estas figuras que se mantuvieron hasta 1995, cuando fueron sustituidas, como veremos, por los Capitanes Marítimos de las Capitanías de Primera, Segunda y Tercera categoría.

La Ley de Puertos de 7 de mayo de 1880 y su Reglamento de 11 de julio de 1912 tratan una materia más próxima a la actual Ley de Costas que a la de Puertos; en lo que a navegación se refiere, distribuye las diferentes zonas del puerto según su servicio, regula los supuestos de naufragio de buque en puerto y las multas.

La Real Orden de 12 de agosto de 1908 atribuye al Capitán de Puerto el conocimiento de las infracciones y la capacidad de imponer las sanciones correspondientes, en lo que respecta a la jurisdicción de marina.

La Ley de 7 de enero de 1908 crea la Dirección General de Navegación y Pesca, en sustitución de la que hasta entonces venía funcionando con el nombre de Dirección de la Marina Mercante. Este organismo asumió la administración de la navegación.

La Ley de puertos de 19 de enero de 1928 sigue, en líneas generales, la de 7 de mayo de 1880. Clasifica los puertos de interés general en de Primer y Segundo orden. Establece dos tipos de servicios portuarios: el movimiento general de buques, competencia de la Autoridad de Marina (Capitanías) y las obras y conservación de las mismas, encargadas al Ministerio de Fomento.

La ley de 12 de enero de 1932, creó la Subsecretaría de la Marina Civil, dependiente del Ministerio de Marina (militar) pero con separación de los organismos y funciones de la marina militar. En esta Subsecretaría se centralizaron los diversos servicios marítimos, excepto sanidad, aduanas y obras. Orgánicamente, estaba formada por una Secretaría, una Asesoría jurídica y cuatro Inspecciones Generales: Navegación, Personal y Alistamiento, Pesca y Buques y Construcción Naval. Para los servicios de navegación, el litoral se dividió en veintitrés provincias marítimas subdivididas en sesenta y tres distritos.

En 1942, se creó por Ley la Subsecretaría de la Marina Mercante, dentro del Ministerio de Industria y Comercio, pero siendo el Ministerio de Marina el que proveía de personal (militar) a dicha Subsecretaría, la cual, por otra parte, es reestructurada en diversas y sucesivas ocasiones; en 1968, su organigrama incluía: Dirección General de Navegación, Dirección General de Pesca Marítima, Inspección General de Buques y Construcción Naval Mercante, Inspección General de Enseñanzas Marítimas y Escuelas y, por último, la Secretaría General.

Para terminar, la actual Administración Marítima es la que surge de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, modificada por el R.D. 1056/1995 de 23 de junio, la Ley 62/1997 y la Ley 50/1998, de

30 de diciembre. El R.D. 690/2000, de 2 de mayo, estableció la nueva estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento, por la que la Dirección General de la Marina Mercante depende de la Subsecretaría de Fomento. El R.D. 1475/2000 (BOE del 30 de agosto) desarrolla dicha estructura orgánica básica.

Hemos trazado en líneas generales el iter de la Administración Marítima en nuestro país. por supuesto, los avatares organizativos han sido muchos en cantidad y algunos notables en trascendencia, pero su estudio no es el objetivo de este trabajo; en el apéndice legislativo (parágrafo 8.3), pueden encontrarse las referencias de muchas normas legislativas referentes a la estructura marítimo-administrativa en los últimos años.

3.1.2. La Administración central

Como tal debemos entender la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM), dependiente del Ministerio de Fomento a través de la Secretaría General para los Servicios de Transportes, y con las siguientes áreas: Subdirección General de Tráfico, Seguridad y Contaminación Marítima, cuyas funciones principales se deducen del propio nombre (seguridad de las personas y la navegación, limpieza del medio marino, ordenación del tráfico, registro de buques, despacho de los mismos, ...). Los expedientes de siniestros se elaboran conforme a las directrices de esta Subdirección General, que resulta ser el más alto responsable funcional de los mismos. La Subdirección General de Inspección Marítima dirige las inspecciones técnicas a los buques y materiales de a bordo, el control del personal marítimo civil y la tramitación de los expedientes sancionadores. La Subdirección General de Ordenación y Normativa Marítima dirige y coordina las concesiones económicas en el mar, tarifas por servicios, asesoría jurídica a la Dirección General y relaciones internacionales específicas. Por último, la Secretaría General, con rango de Subdirección, coordina las diferentes Capitanías Marítimas, el personal al servicio de la Dirección General y los asuntos económicos.

3.1.3. La Administración periférica

La Administración Periférica de Marina Mercante está constituida por las Capitanías Marítimas de categorías Primera, Segunda y Tercera, de modo que las primeras ejercen la dirección y control de las otras dos. Por ejemplo, la Capitanía Marítima de Vigo es de primera categoría y dirige la de Marín, de segunda, y las de Portonovo, Bueu, Redondela, Cangas, Bayona y La Guardia, todas ellas de tercera. Esta estructura absolutamente civil es la sucesora de las Comandancias y Ayudantías de Marina (de carácter militar, aunque realizando por delegación funciones civiles). Creadas, como se ha dicho, por la Ley 27/1992 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, modificada por la Ley 62/1997, de 26 de diciembre, y el Real Decreto 1246/1995, entraron en funcionamiento a partir del 14 de julio de 1995. Buena parte de las dependencias, del material y del personal son heredados directamente de la administración militar. La costa se divide en zonas, de tal manera que cada Capitanía comprende un ámbito geográfico o distrito; además, las de primera ejercen el control de la navegación e inspección de buques en las aguas continentales que se determine, en colaboración con las Autoridades Hidrográficas respectivas (así la Capitanía de Vigo en los pantanos de la provincia de Orense). El Real Decreto 1333/1988, de 4 de noviembre, establece las zonas marítimas y divide el litoral en provincias y distritos marítimos, en relación con el Real Decreto 1497/1977, de 3 de mayo, en el cual se hace una división pormenorizada del litoral. El Real Decreto 1246/1995, de 14 de julio, regula la constitución y creación de las Capitanías Marítimas.

Tanto la Ley como el Real Decreto citados, establecen las funciones y competencias del Capitán Marítimo, titular de la Capitanía, sin distinguir categorías entre los mismos, si bien se comprende que los de Primera, además de estas funciones

que vamos a describir, coordinan y dirigen el funcionamiento de las Capitanías de segunda y tercera. Son las funciones del Capitán Marítimo:

- El despacho de buques, pudiendo autorizar o prohibir la entrada o salida de buques.
- La determinación de las zonas de fondeo y maniobra, fuera de las zonas de servicio de los puertos.
- El control de los vertidos contaminantes provenientes de los buques.
- El control de la seguridad de la navegación, condiciones y cumplimiento del Plan Nacional de Salvamento (del que hablaremos en la sección correspondiente). Con posibilidad de proponer el cierre del puerto.
- Supervisión de la Inspección Técnica de los buques.
- Colaboración con otras autoridades competentes en puertos, playas y costa en general, en lo relativo a la seguridad de las actividades allí realizadas.
- La supervisión de la investigación de los accidentes o siniestros marítimos o episodios de contaminación.
- El Capitán Marítimo forma parte de los Consejos de Navegación en aquellos puertos en los que exista.
- Todo lo que atañe a la seguridad de la navegación y el resto de tareas vinculadas al control de personal marítimo, como registro del mismo, a la matriculación de embarcaciones mercantes, de pesca y de recreo (cada Capitanía tiene un registro de matrícula), y en general a la tramitación de los expedientes de construcción, venta, reforma, y otras incidencias de los buques.

Para la consecución de sus fines, las Capitanías se organizan en tres áreas funcionales:

- i) Área de Inspección Marítima, encargada del control de las construcciones de buques, inspecciones periódicas de los mismos y emisión de informes técnicos. El R.D. 2662/1988, de 11 de diciembre, transpone la Directiva 94/57/CE de modo que en un futuro próximo las inspecciones rutinarias a los buques serán efectuadas por empresas privadas de gran solvencia (Lloyd's, RINA, ...).
- ii) Área de Seguridad Marítima y Contaminación, para supervisar y controlar el cumplimiento de la normativa específica por parte de buques y tripulaciones.
- iii) Área de Despacho, Registro y Asuntos Generales; con cometidos amplios y diversos: el despacho de los buques, registro de los mismos, registro del personal marítimo, tramitación de titulaciones y todo aquello que no atañe a las otras áreas.

De la actividad de la DGMM, dan pública cuenta los informes de gestión anuales, en los que se recogen estadísticas de las actuaciones en las diferentes áreas y servicios [Ref. 9; págs. 13 a 171].

3.2. LA ADMINISTRACIÓN PESQUERA

El Real Decreto 1997/1980, de 3 de octubre, disgregó las competencias de Marina Mercante y Pesca en órganos administrativos independientes. Transfirió las competencias de pesca marítima a la Subsecretaría de Pesca, dependiente del Ministerio de Agricultura, el cual cambió de denominación en 1981 en dos ocasiones para llamarse sucesivamente Ministerio de Agricultura y Pesca y, hasta hoy, Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA).

El R.D. 1890/1996 configura la Secretaría General de Pesca Marítima con la siguiente estructura, referida a la Administración Central con sede en Madrid:

- a) La Subdirección General de Apoyo y Coordinación .

- b) La Subdirección General de Ordenación Jurídica y Formación Náutico-Pesquera.
- c) La Dirección General de Recursos Pesqueros, de la que dependen la Subdirección General del Caladero Nacional, Acuicultura y Recursos Litorales; la Subdirección General de Asuntos Comunitarios; la Subdirección General de Acuerdos Pesqueros Internacionales; la Subdirección General de Organismos Multilaterales de Pesca y la Subdirección General de Inspección Pesquera (encargada de la inspección de las artes, aparejos, tamaños de las capturas, zonas de pesca y otros aspectos relacionados con la función extractiva, pero no con las condiciones de navegabilidad ni con la seguridad en el trabajo [Ref. 6; págs. 1 a 84].
- d) La Dirección General de Estructuras y Mercados Pesqueros, dividida en Subdirección General de Planificación de la Flota y Estructuras Pesqueras; Subdirección General de Gestión de los Fondos Estructurales y Subdirección General de Comercialización Pesquera.

Obviamos explicar las funciones y competencias de cada uno, pues no es el objetivo de nuestro trabajo y, por otra parte, en general puede deducirse del propio nombre del órgano.

Las funciones de la Secretaría General de Pesca Marítima consisten, a grandes rasgos, en la elaboración y aplicación de la normativa sobre pesca marítima en aguas exteriores (las interiores son competencia de las respectivas Comunidades Autónomas), la ordenación del sector pesquero y la acuicultura, los acuerdos pesqueros de la Unión Europea con terceros países, el control de la flota pesquera en lo referente a nuevas construcciones, control de la explotación de caladeros, planes de formación para pescadores, etc... En muchos casos, estas competencias son compartidas con las correspondientes Consejerías de las Comunidades Autónomas.

La Administración Pesquera Periférica, dependiente de la Secretaría General, fue reformada por Orden de 7 de noviembre de 1997 para asignar a cada Comunidad un Área funcional de Agricultura y Pesca y, en sustitución de las anteriores

Direcciones Provinciales, Dependencias del Área de Agricultura y Pesca. En Galicia tenemos un Jefe del Area en La Coruña, dependiendo orgánicamente del Delegado del Gobierno, y Jefes de Dependencia en Burela (Lugo) y Pontevedra (para esta provincia y Orense), esta última con una oficina auxiliar en Vigo.

En la actualidad, la Administración Pesquera española ha de coordinar su acción por una parte con las Consejerías de Pesca Comunidades Autónomas y por otra con los órganos correspondientes de la Unión Europea; teniendo en cuenta, además, que el incremento competencial de esta última la sitúa como interlocutora ante terceros países y como reguladora de las cuotas internas de pesca (el principal problema en la Europa pesquera es la necesidad de reducir capturas en los caladeros propios [Ref. 10; pág. 107]).

3.3. EL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

El Instituto Social de la Marina fue establecido por Decreto de 2 de junio de 1938 (BOE nº 155 de 4 de junio). Reorganizado en 1941 mediante Ley, en la actualidad es el R.D. 1414/1981 de 3 de julio la norma básica que determina la naturaleza, competencias, funciones y órganos directivos del mismo; normas posteriores regulan diversos aspectos concretos del mismo. Simplemente vamos a enumerar sus competencias y funciones [cfr. Ref. 56]:

- La gestión del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar.
- La asistencia sanitaria y hospitalaria de los trabajadores del mar y sus beneficiarios dentro del territorio nacional, a bordo y en el extranjero, mediante el Centro Radio-Médico, el Banco de datos, los Centros en el extranjero y los buques sanitarios.
- La información sanitaria al trabajador del mar.

- La formación y promoción profesional de los trabajadores del mar [cfr. Ref. 67].
- El bienestar de los trabajadores a bordo, de acuerdo con las recomendaciones de la Organización Internacional del Trabajo.
- La promoción y asistencia de los familiares.
- La promoción y gestión de viviendas.
- La asistencia de los marinos y sus familiares en la tercera edad.
- La colaboración con las cofradías de pescadores.
- La colaboración con el Instituto Nacional de Empleo.
- Realizar estudios, informar o proponer proyectos de normas o programas que afecten al sector marítimo-pesquero [cfr. Ref. 68].
- La asistencia social en caso de abandono de tripulantes.
- La atención a los marinos emigrantes.
- Cooperar en la ordenación del mercado pesquero.
- Promover y fomentar la acción cooperativa.
- Colaborar con el Instituto Nacional de Servicios Sociales, con la Secretaría General de Pesca y con la Dirección General de la Marina Mercante.
- En general, la ejecución de las acciones específicas que le encomienden las Autoridades estatales.

El ISM es, por ejemplo, el único organismo competente para la realización de los reconocimientos médicos previos al embarque contemplados en los convenios de la OIT nº 73 y nº 113.

El Real Decreto 373/1999, de 5 de marzo, dispone el traspaso a la Comunidad Autónoma de Galicia de las funciones y servicios de la Seguridad Social en materia de asistencia y servicios sociales encomendados al Instituto Social de la Marina.

3.4. PUERTOS Y COSTAS

Aunque los hemos agrupado bajo un mismo epígrafe, la Administración portuaria y la de costas son diversas en cuanto a la legislación que las regula y los órganos que las dirigen, con las lógicas concomitancias entre ambas en razón del objeto, pues los puertos están en la costa.

La Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, tiene por objeto la determinación, protección, utilización y policía del dominio público marítimo-terrestre. Para ello, define los bienes de dominio público marítimo-terrestre, los clasifica, regula su deslinde y afectación, establece limitaciones y servidumbres a los terrenos contiguos a los mismos, dicta las normas para la autorización de explotaciones y obras en la ribera del mar, vertidos, extracción de áridos, etc... Establece una tabla de infracciones y sus correspondientes multas. Remite las competencias de las Comunidades Autónomas a las asumidas en sus respectivos Estatutos y enumera las competencias municipales. Esta ley tiene su desarrollo reglamentario correspondiente, mediante el R.D. 1471/1988.

La Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, modificada por la Ley 62/1997, de 26 de diciembre y por la Ley 50/1998, de 30 de diciembre, regula la organización portuaria del Estado, la gestión del dominio público portuario y de la Marina Mercante. De acuerdo con nuestra Constitución, son competencia exclusiva de la Administración Central los puertos de interés general y estos son los relacionados en el anexo de la Ley 27/1992, parcialmente modificado por la Ley 62/1997. En Galicia son de interés general los puertos de San Cibrán, Ferrol, A Coruña, Vilagarcía de Arousa, Marín-Pontevedra y Vigo.

La misma Ley, en su artículo 24, crea el ente de Derecho Público Puertos del Estado, bajo la dependencia y supervisión del Ministerio de Fomento y cuyo fin es la ejecución de la política portuaria del Gobierno y la coordinación y el control del sistema de señalizaciones marítimas. La Ley 62/1997, en el párrafo 8 de su artículo

único, crea el nuevo artículo 27bis de la Ley 27/1992 que a su vez crea el Consejo Consultivo de Puertos del Estado, órgano de asistencia del Ente Público Puertos del Estado.

La Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante crea también las Autoridades Portuarias, cuyos objetivos, funciones y órganos se regulan en los artículos 35 a 39 y su régimen económico, financiero, patrimonial y presupuestario en los artículos 45 a 50, alguno de ellos modificado por la Ley 62/1997. Son competencias de las Autoridades Portuarias: la realización, autorización y control de las operaciones de tráfico portuario y sus servicios, la ordenación de las diferentes zonas del puerto, la planificación, proyecto, construcción, conservación y explotación de las obras y servicios del puerto, así como la seguridad del mismo. Son órganos de gobierno de las Autoridades Portuarias en Consejo de Administración y el Presidente, este regulado en el artículo 41 de la Ley 27/1992, modificado por la Ley 62/1997 para que sea el Órgano Competente de la Comunidad Autónoma el que lo designe. El Director Técnico y el Capitán Marítimo son miembros natos del Consejo de Administración. El Director Técnico es órgano de gestión y como órgano de asistencia figura el Consejo de Navegación y Puerto, para asesorar e informar a la Capitanía Marítima y al Presidente de la Autoridad Portuaria.

3.5. EL SALVAMENTO MARÍTIMO

Antes de los años setenta, en España no existía una estructura especialmente encargada del salvamento marítimo: se encomendaba el mismo a la Armada –buques y helicópteros- o a embarcaciones particulares cada vez que surgía un caso de siniestro. Con la creación en los setenta de la Cruz Roja del Mar, empezamos a disponer de embarcaciones y personal específico, pero escaso en número. Ello no impidió que nuestro país firmara una serie de convenios internacionales que obligaban a mantener un servicio especializado, los principales son: El Convenio Internacional sobre Alta Mar de 1958; el Convenio Internacional sobre Intervención en Alta Mar de 1969; el Convenio Internacional para prevenir la Contaminación por los Buques

(MARPOL 73/78); el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SEVIMAR 74/78); el Convenio de Hamburgo sobre Búsqueda y Salvamento (SAR 79); la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (UNCLOS 82); el Convenio Internacional sobre Contaminación por Hidrocarburos de 1990; etc... En cualquier caso y a lo largo del tiempo, se fue generando la necesidad cada vez más imperiosa de crear una entidad específica para dar respuesta y debido cumplimiento a las exigencias suscritas en el ámbito internacional y a la propia necesidad interna. Así, la Ley 27/1992 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante atribuye –art 86- al entonces Ministerio de Obras Públicas y Transportes las competencias relativas a seguridad de la vida humana en la mar, limpieza de las aguas marinas, auxilio, salvamento y remolques, ordenación y control del tráfico marítimo, coordinación de sistemas de ayuda a la navegación y otras tendentes a satisfacer la necesidad de seguridad en el mar. El artículo 87 de la misma Ley, define el salvamento como un servicio público e impone la creación de un “Plan nacional de servicios especiales de salvamento de la vida humana en la mar y de la lucha contra la contaminación del medio marino”. En los artículos 89 a 100 crea y define las funciones, estructura y régimen económico de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima que, en definitiva, se encarga de atender las competencias que acabamos de citar (como entidad pública de Derecho privado, está regida por un Consejo de Administración y un Presidente que es el Director General de la Marina Mercante).

Así pues, el salvamento marítimo en España queda asentado en tres pilares fundamentales:

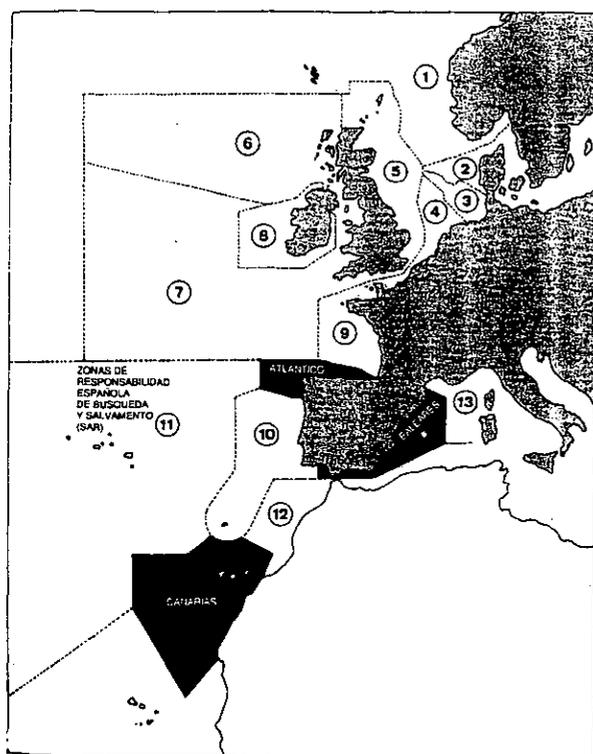
1. La Sociedad Estatal de Salvamento (SASEMAR) que coordina todos los medios materiales y humanos encargados de la seguridad y la lucha contra la contaminación en el mar. La Cruz Roja del Mar, con sus embarcaciones y personal, y Protección Civil, con sus voluntarios y embarcaciones de pequeño porte (neumáticas). Además, cada Comunidad Autónoma puede organizar su sistema propio de salvamento: por ejemplo, en Galicia el servicio SOS Galicia con

helicópteros y embarcaciones (éstas de uso compartido con Vigilancia Pesquera).

2. Unos Planes de Actuación [cfr. Ref. 31, págs.165 a 188; ref. 57; ref. 58; ref. 59], exigidos por ley, de carácter plurianual. El primero de ellos presentado en el año 1989 fue sustituido por el actual en vigor desde 1998 hasta el 2001. En estos planes además de detallar la actuación y coordinación de todos los medios disponibles en las diversas situaciones de peligro, se especifica el sistema de control del tráfico marítimo, el programa de recepción de residuos oleosos y el procedimiento de avisos de seguridad a la navegación.
3. Unos medios materiales y humanos. Estos, formados por profesionales pertenecientes a la SASEMAR; aquellos, compuestos por unidades marítimas y aéreas de rescate (barcos, helicópteros y aviones) pertenecientes a diferentes Administraciones, entidades o incluso particulares, así como por los Centros de Salvamento pertenecientes a la SASEMAR, ordenados y clasificados en diferentes categorías de acuerdo con sus capacidades operativas: un Centro Nacional de Coordinación del Salvamento CNCS con sede en Madrid, para coordinar los Centros periféricos y enlace con otros servicios equivalentes extranjeros, con cobertura de comunicaciones total entre los paralelos 70°N y 70°S; dos Centros Zonales de Coordinación del Salvamento CZCS, en Finisterre y el Estrecho de Gibraltar, con sendos dispositivos de separación de tráfico; ocho Centros Regionales de Coordinación del Salvamento CRCS en los principales puertos y zonas de navegación aledañas y, por último, quince Centros Locales de Coordinación del Salvamento en otros tantos puertos importantes (en Galicia, La Coruña y Vigo). Paralelamente a su actividad material, la SASEMAR mantiene un servicio de publicaciones sobre temas de seguridad marítima

orientados tanto a usuarios del mar en general [cfr. Refs. 60, 61 y 62] como a profesionales [cfr. Ref. 63].

El salvamento implica, por supuesto, la movilización de cualquier medio disponible en el país, por ello la SASEMAR funciona en coordinación con las Capitanías Marítimas y firmó convenios de actuación con diferentes organismos que pueden prestar ayuda, por ejemplo: el Ministerio de Defensa, Protección Civil, Cruz Roja, Comunidades Autónomas, Radio Nacional, Telefónica, etc. La coordinación se produce también entre los distintos países, a través de las respectivas entidades nacionales responsables del salvamento.



SAR: Search and Rescue (Búsqueda y Salvamento).

Zonas de responsabilidad española SAR. Aparecen marcadas las zonas correspondientes a países vecinos, con mención de los Centros Coordinadores (MRCC) que dirigen el salvamento en ellas. 1. MRCC Stavanger (Noruega). 2. MRCC Alameda (Dinamarca). 3. MRCC Bremen (Alemania). 4. MRCC Sheveningen (Holanda). 5. MRCC Aberdeen-Yarmouth (Reino Unido). 6. MRCC Clyde (Reino Unido). 7. MRCC Falmouth (Reino Unido). 8. MRCC Shannon (Irlanda). 9. MRCC Enei (Francia). 10. MRCC Lisboa (Portugal). 11. MRCC Ponta Delgada (Portugal-Azores). 12. MRCC Casablanca (Marruecos). 13. MRCC La Gode (Francia).

En el esquema siguiente, vemos la distribución europea de las zonas marítimas encomendadas a los diferentes gobiernos, a efectos de actuación y asunción del mando en caso de siniestro. En color oscuro, figuran las cuatro zonas de responsabilidad española: Atlántico, Estrecho, Baleares y Canarias. El resto de las zonas están numeradas y al pie se indica la autoridad competente. El esquema está tomado de la publicación anual de siniestros marítimos de la DGMM [Ref. 4; pág. 17] y no especifica la titularidad de todas las aguas europeas (por ejemplo, faltan el Báltico, el Adriático y el Mediterráneo oriental)

Debemos detenernos un poco más en dos organizaciones que hemos citado como coordinadas con la SASEMAR para el salvamento marítimo, pero que, por su entidad, merecen una referencia particular: la Cruz Roja del Mar y Protección Civil.

España es miembro de la Cruz Roja Internacional desde 1864, pero no será hasta la década 1970-79 cuando se inicien en nuestro país las tareas de socorro en el mar y en aguas interiores, así como el salvamento de naufragos a través de la entonces recién creada Cruz Roja del Mar, que hoy cuenta con 578 embarcaciones (entre ellas, 25 unidades capaces de soportar condiciones adversas de tiempo y mar y dotadas de radar y otras ayudas a la navegación) y 52 bases de salvamento marítimo.

El servicio de Protección Civil se estructura en unidades de voluntarios organizadas en cada municipio y coordinadas provincialmente desde la Subdelegación del Gobierno. La Dirección General de Protección Civil depende de la Secretaría General Técnica del Ministerio del Interior. Este servicio se regula en la actualidad por la Ley 2/1985, de 21 de enero, y por la legislación de desarrollo subsiguiente, entre la que destaca el R.D. 407/1992 por el que se aprueba la Norma Básica de Protección Civil. Se trata, como vemos, de un servicio relativamente reciente (por ejemplo, la Agrupación de voluntarios de Protección Civil de La Coruña se constituyó en 1983 [cfr. Ref. 49, pág. 3]

3.6. LA VIGILANCIA MARÍTIMA

Este epígrafe se entiende referido a la policía de las aguas marítimas ejercida desde el mismo mar mediante embarcaciones: defensa de la soberanía, control aduanero, vigilancia del uso del mar y sus recursos.

La vigilancia en nuestras aguas marítimas venía siendo realizada por la Armada, de acuerdo con el artículo 9 de la Ley 28/1969 de Costas, sin perjuicio de las competencias del entonces Ministerio de Comercio en cuanto a atribuciones que no se

referían a la vigilancia sino a la jurisdicción. El Servicio de Vigilancia Aduanera (SVA) cuenta con sus propias embarcaciones y venía actuando paralelamente a la Armada, pero restringiendo su actividad a los supuestos de importación ilegal de mercancías o importación de mercancías de ilícito comercio. Este servicio deriva legalmente del servicio de vigilancia regulado en el capítulo VI (más concretamente el artículo 33,b) del Decreto de 17 de octubre de 1947 (BOE nº 350 de 16-12-47). Sobre los antecedentes históricos del SVA, cfr. Ref. 32; págs. 145 y ss.

El Real Decreto de 22 de febrero de 1990 desarrolló la Ley Orgánica de Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado de 1986 en su aspecto de dotar a la Guardia Civil de un servicio marítimo, con lo que se creó la Guardia Civil del Mar, con competencias en cuanto a vigilancia (son agentes de la autoridad, no la autoridad misma) en las aguas marítimas españolas hasta el límite exterior del mar territorial y excepcionalmente más allá, de acuerdo con los tratados internacionales en vigor.

Resumiendo, la vigilancia de las aguas españolas se encuentra encomendada a: La Guardia Civil del Mar; la Armada, en el ámbito de la defensa y de la soberanía y cuando sea necesaria la presencia de unidades de gran porte y capacidad coactiva; el Servicio de Vigilancia Aduanera en los aspectos aduaneros y fiscales y las autoridades autonómicas –en Galicia, la Consellería de Pesca- en cuanto a vigilancia de las actividades pesqueras , subacuáticas y de pasaje en las aguas interiores.

3.7. LAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS: GALICIA

La Comunidad Autónoma gallega cuenta con las competencias administrativas que establece su estatuto de Autonomía y con las transferidas desde la promulgación de este. A continuación, desglosamos las principales competencias autonómicas en los diferentes sectores del ámbito marítimo: pesca, puertos y costas, salvamento marítimo y otras competencias relativas o conexas.

3.7.1. Pesca

En las aguas interiores, son competencia exclusiva de la Comunidad Autónoma de Galicia la legislación, reglamentación y ejecución en materia pesquera: autorizaciones para la pesca profesional y deportiva, el marisqueo y los cultivos marinos, artes y aparejos, vedas, horarios de actividad, especies comercializables, tallas de las mismas, registro de personal, embarcaciones e industrias pesqueras y control de la comercialización del pescado.

En el mar territorial, tiene competencia exclusiva en materia de marisqueo y cultivos marinos. Pero, además, hay una competencia compartida con la Administración Central, por cuanto a la Comunidad Autónoma le corresponde el desarrollo de la normativa básica Estatal en materia de: distribución de licencias de pesca para operar en aguas internacionales y de terceros países, autorización de construcción y reforma de buques pesqueros (previo informe favorable del MAPA), autorizaciones de cambios de base de pesqueros, comercialización y otorgamiento de las subvenciones y ayudas a la industria pesquera.

Dada la importancia social y económica del sector pesquero en Galicia, cuenta con su propia Consellería, la de Pesca, Marisqueo y Acuicultura, la cual según Decreto 109/1998, de 5 de marzo, se estructura en los siguientes órganos:

- Secretaría Xeral, encargada de la administración general, presupuestos, asesoría jurídica, gestión de personal, sistemas informáticos y relaciones con asociaciones profesionales.
- Dirección Xeral de Recursos Mariños, a la que corresponde la ordenación pesquera profesional y recreativa, del marisqueo y la acuicultura, la protección de los recursos, así como la inspección, vigilancia y control de las actividades pesqueras.
- Dirección Xeral de Estructuras Pesqueiras e Mercados, para la adecuación de la normativa comunitaria y nacional, el control de la flota, las infraestructuras y la comercialización.

- Dirección Xeral de Formación Pesqueira e Investigación, para ordenar y dirigir las enseñanzas náutico y marítimo-pesqueras y la investigación marina.
- Las Delegaciones Territoriales de La Coruña, Lugo (sede en Celeiro) y Pontevedra (sede en Vigo), con Delegaciones Comarcales dependientes de aquellas.
- Cuenta, además, la Consellería con dos órganos asesores colegiados: el Comité Galego Científico e Técnico da Pesca, o Marisqueo e a Acuicultura y la Comisión Técnica de Ensinanzas Náutico-Pesqueiras.

Mención aparte merecen las Cofradías de Pescadores, cuya supervisión fue transferida en 1982 a la Xunta de Galicia como competencia exclusiva, si bien deberá ajustar su organización a los principios y reglas básicas establecidas en la legislación del estado. El Parlamento de Galicia aprobó la Ley 9/1993, de 8 de julio, de cofradías de pescadores de Galicia, en la que se establece que estas son corporaciones de derecho público, sus órganos rectores son la Junta General y el Cabildo; como órgano personal, el Patrón Mayor. Cada cofradía tiene que aprobar sus propios estatutos y cuenta con personal propio y funcionario de la Comunidad Autónoma, al frente de los mismos, el Secretario. Son sus funciones: prestar asesoramiento jurídico específico a sus afiliados, actuar como oficinas públicas, promover actividades de formación profesional, crear servicios comunes para sus miembros, gestionar las áreas de la zona marítimo-pesquera que les sean confiadas, gestionar sus bienes propios y todas las funciones que les sean encomendadas por la Administración competente.

3.7.2. Puertos y costas

La Ley 5/1994, de 29 de noviembre, de creación del ente público Puertos de Galicia y su desarrollo mediante el Decreto Autonómico 227/1995, de 20 de junio,

regulan el régimen de los puertos de competencia autonómica (todos excepto los de interés general, según veremos en el epígrafe 4.4). Al ente público le corresponde: el proyecto, construcción, conservación, mejora, ordenación, administración y explotación de las obras, instalaciones, servicios, y actividades portuarias, así como la planificación de las zonas de servicio y sus ampliaciones. Sus órganos rectores son el Director y el Consejo de Administración.

En cuanto a Costas, la Ley 22/1988 desarrolló el párrafo 38 de la Ley 62/1997 en el sentido de transferir a las Comunidades Autónomas materias relativas a la protección del litoral, base legal que se completó con el R.D. 1471/89, modificado por el R.D.1112/92 y el R.D. 1771/94, así como por la Sentencia 149/91 de 4 de julio del Tribunal Constitucional y otras sentencia del Alto Tribunal sobre interpretación de la Ley de Costas y el Reglamento. En Galicia, el Decreto 151/95 distribuye las competencias en materia de costas dentro de la Comunidad. En la actualidad, siguen siendo competencia del Estado el dominio público, las servidumbres de tránsito y acceso. La Consellería de Medio Ambiente tiene potestad sobre el uso, instalaciones y actividades en la servidumbre de protección.

3.7.3. Salvamento

El párrafo 38 del artículo único de la Ley 62/1997, de 26 de diciembre, de modificación de la Ley 27/1992, de 24 de Noviembre, de puertos del Estado y de la Marina Mercante, crea para esta una nueva Disposición adicional decimonovena que atribuye a las Comunidades Autónomas que así lo hubieran asumido en sus respectivos Estatutos de Autonomía la ejecución de la legislación del Estado en materia de salvamento marítimo en las aguas territoriales correspondientes a su litoral. Tal atribución competencial incluye la potestad sancionadora.

En Galicia, además de los correspondientes servicios nacionales, tienen encomendadas tareas de salvamento el servicio SOS Galicia así como las

embarcaciones de Vigilancia Pesquera de la Consellería de Pesca (éstas, como labor subsidiaria, pero no por ello poco importante). Acerca de este servicio, cfr. Ref. 53.

3.7.4. Otras competencias

Simplemente mencionar que las sucesivas reordenaciones de competencias, con incremento progresivo de las autonómicas, van transfiriendo a las Comunidades diferentes materias que, en el ámbito marítimo y en Galicia, incluyen las pruebas de aptitud para la obtención de títulos náutico-deportivos, la expedición de estos, la autorización para el transporte de viajeros dentro de las aguas territoriales (por ejemplo, la titularidad del transporte público marítimo de viajeros en la ría de Vigo, por Ley 4/1999, de 9 de abril; habiéndose producido la transferencia de estas competencias mediante Ley Orgánica 16/1995, de 27 de diciembre) y otras.

Anotar también que, a veces, la incidencia administrativa autonómica en el ámbito marítimo no se produce única y directamente a través de la Consellería de Pesca, sino también por medio de otros departamentos concomitantes. Así, en materia de prevención de riesgos laborales a bordo, es competente la Consellería de Xustiza, Interior e Relacións Laborais [cfr. Ref. 71].

3.8. LA UNIÓN EUROPEA

La creciente importancia de la Unión Europea como entidad supranacional con competencias cada vez más concretas y directas sobre la actividad social se nota también en el ámbito marítimo. Así, la normativa —en particular, la de transportes— emanada de los correspondientes órganos europeos pasa a ser normativa interna (directamente aplicable o mediante adaptación) de cada país miembro [Ref. 7; págs. 38 a 41, 166 y 320]]. La Comisión Europea es la institución comunitaria

asimilable a un gobierno, al ejecutivo de un Estado, y dentro de la misma, se encuentran dos Direcciones Generales relacionadas con el tráfico marítimo:

- La Dirección General VII, de Transportes, de la que dependen la Dirección D, Transportes Marítimos, y otras con repercusión en ésta, como la Dirección A, Relaciones Internacionales; Redes Transeuropeas de Transportes e Infraestructuras, y la Dirección E, Desarrollo de la Política de Transportes; Investigación y desarrollo.
- La Dirección General XIV, de Pesca, de la que dependen la Dirección A, Acciones Horizontales y Mercados; la Dirección B, Organizaciones Internacionales en Materia de Pesca y Convenios de Pesca; la Dirección C, Política de Conservación y Control y la Dirección D, Estructura y Zonas Dependientes de la Pesca.

La normativa nacional es cada vez más transposición de las Directivas europeas al derecho español; así, por ejemplo, el reciente Real Decreto 258/1999 de 12 de febrero sobre protección de la salud y asistencia médica de los trabajadores del mar tiene por objeto la transposición de los contenidos de la Directiva 92/29/CE sobre *“Disposiciones mínimas de seguridad y salud para promover una mejor asistencia médica a bordo de los buques”*.

3.9. ORGANISMOS INTERNACIONALES

3.9.1. Introducción

Las aguas marítimas tienen una “vocación” internacional que se traslada a todos los ámbitos parciales de uso de las mismas: pesca, tránsito de buques, explotación de los fondos, contaminación, actividades ilegales (como tráfico de drogas),

y otras. Aún las aguas jurisdiccionales de los diferentes países, conservan esta nota de internacionalidad, presente en derechos tan acrisolados como el de paso inocente.

3.9.2. La Organización Marítima Internacional, OMI

La Organización Marítima Internacional (OMI) es el organismo especializado de las Naciones Unidas encargado de adoptar medidas para mejorar la seguridad del transporte marítimo internacional y prevenir la contaminación del mar por los buques. Se ocupa también de asuntos jurídicos, de responsabilidad civil, indemnización por daños y facilitación del tráfico marítimo. Sobre el Convenio Constitutivo de este organismo internacional y reglamentos de su Asamblea, del Consejo y de los distintos Comités, puede consultarse la publicación OMI nº 003 86.17S [ref. 23].

Se constituyó en Ginebra el 17 de marzo de 1948 y se reunió por primera vez en enero de 1959. Hasta el 22 de mayo de 1982, se denominó Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI). Su órgano rector es la Asamblea, constituida por los representantes de los países miembros, en la actualidad 156, que se reúne normalmente cada dos años. La Secretaría General tiene su sede en Londres, donde trabajan actualmente adscritos a la misma un cuerpo de unos 300 funcionarios internacionales [cfr. Ref. 43].

Su estructura organizativa se articula en comités y subcomités:

- Comité de Seguridad Marítima (CSM):

- Subcomité de Seguridad de la navegación

- “ de Radiocomunicaciones

- “ de Dispositivos de Salvamento

- “ de Normas de Formación y Guardia

- “ de Transporte de Mercancías Peligrosas

- “ de Proyecto y Equipo del Buque
- “ de Protección contra Incendios
- “ de Estabilidad y Líneas de Carga y de Seguridad de Pesqueros.
- “ de Contenedores y Carga
- “ de Graneles y Químicos

- Comité de Protección del Medio Marino (CPMM):

- Subcomité de Graneles Químicos

- Comité Jurídico:

- Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento

- Comité de Cooperación Técnica.

- Comité de Facilitación (se ocupa de “facilitar” el tráfico marítimo simplificando y homologando los tráficos burocráticos exigidos a la navegación por los diferentes Estados).

La OMI empezó a funcionar elaborando tratados y normas internacionales (así, la mayoría de los citados en el epígrafe 4.5.), trabajo que quedó casi terminado a finales de los años setenta, tras lo cual, la OMI mantenía actualizada la legislación y se aseguraba de su ratificación. Hoy en día, en una tercera fase, se ocupa principalmente de que los convenios y demás tratados sean implantados adecuadamente. En este sentido, y buscando una mayor rapidez en la asunción por los Estados de los protocolos y enmiendas de los Convenios internacionales, se utiliza el procedimiento de “aceptación tácita” (se entiende aceptada la enmienda salvo que, dentro de un plazo acordado, expresen su oposición a la misma un determinado número de países, con un determinado tonelaje total de buques registrados en los mismos), mucho más eficaz para tal objetivo que el sistema de “aceptación explícita” (que un cierto número de Estados con una cierta cantidad de tonelaje muestren su conformidad con la enmienda para que ésta pueda entrar en vigor).

Los instrumentos elaborados por la OMI son Convenios, Códigos y Recomendaciones, aunque su labor se extiende, como hemos dicho, a la asistencia técnica a los países menos desarrollados. En este campo, tiene especial relevancia el mantenimiento de la llamada Universidad Marítima Mundial, centro de formación internacional para formadores de tripulaciones, con sede en Malmö (Suecia).

3.9.3. La Organización para la Alimentación y la Agricultura, FAO (del inglés Food and Agriculture Organization)

Es el organismo especializado de las Naciones Unidas cuyos principales propósitos son aumentar la eficacia de la producción agrícola (y también de la pesca), las condiciones de vida en el medio rural y contribuir al desarrollo de la economía mundial. Su estructura orgánica está compuesta por tres elementos: el Director General; el Consejo, formado por representantes de cada nación miembro, se reúne al menos una vez al año y el Comité Ejecutivo, formado por un número de entre 9 a 15 miembros nombrados por el Consejo, ejerce el poder por delegación entre las sesiones del Consejo.

El sistema de trabajo de la FAO respecto de la pesca en aguas marinas y continentales comprende la organización de congresos internacionales en los que se aprueban documentos no jurídicamente vinculantes, pero que tienden a ser referente normativo. Así, se celebró en 1984 la Conferencia Mundial de la Pesca y en 1995 la Conferencia de Kyoto. Al mismo tiempo, la FAO mantiene una estructura personal formada por expertos que analizan la situación mundial del sector pesquero, en especial en los países menos desarrollados, en los que se financian programas de formación profesional para pescadores y manipuladores de pescado.

3.9.4. La Organización Internacional del Trabajo, OIT

La Organización Internacional del Trabajo, creada en 1916 [ref. 34, pág. 25], es el organismo de las Naciones Unidas que se ocupa de las condiciones y la promoción del trabajo en el mundo. Fue adscrita como organismo especializado de la ONU en diciembre de 1949 y su antecedente es la Oficina Internacional del Trabajo, dependiente de la Liga de Naciones.

Dentro de la OIT, sobre el sector marítimo se trabaja en el ámbito del Programa de Actividades Sectoriales, más concretamente, en cuatro subsectores: Transporte Marítimo, Puertos, Pesca y Transporte Interior.

En lo referente al transporte marítimo, la OIT cuenta desde su fundación con una Comisión Paritaria Marítima, permanente y bipartita (armadores y tripulaciones) que asesora al Consejo de Administración sobre los asuntos marítimos y organiza reuniones especiales de la Conferencia Internacional del Trabajo exclusivamente encargadas de elaborar y adoptar normas sobre el trabajo marítimo (desde 1920 y hasta noviembre de 1998, más de 60). La reunión marítima más reciente de dicha Conferencia Internacional se celebró en octubre de 1996 y en ella se adoptaron siete instrumentos. El programa marítimo de la OIT se centra esencialmente en la promoción de las normas del trabajo en el mar [ref. 8; págs. 13 a 55 y Ref. 73]. Además de los Convenios internacionales, este organismo estimula la adopción de repertorios de recomendaciones prácticas, directrices e informes sugiriendo a los países normas y procedimientos. Por supuesto, la OIT coopera con otros organismos del sistema de las Naciones Unidas competentes en el sector marítimo: desde luego, la OMI; la Organización Mundial de la Salud, (OMS); el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, (PNUD) y las oficinas regionales de Naciones Unidas.

En cuanto a puertos, las actividades de la OIT van desde el estudio de los efectos sociales y laborales del ajuste estructural en los puertos a los servicios de asesoramiento técnico y, por supuesto, la adopción de normas que versan específicamente sobre las condiciones sociales y laborales de los trabajadores portuarios.

La OIT dedica a la pesca una serie de actividades para mejorar las condiciones de trabajo, entre otras en lo referente a contratación, formación, empleo, seguridad, jubilación y otros. La reunión más reciente de la OIT dedicada exclusivamente a los pescadores fue la de la Comisión de las Condiciones de Trabajo en el Sector Pesquero, celebrada en Ginebra en mayo de 1998. Este organismo internacional edita publicaciones especializadas, a veces en colaboración con otras entidades supraestatales (V.gr., la guía para el diseño de pesqueros pequeños [ref. 45]).

El programa marítimo de la OIT abarca también el transporte interior o transporte por aguas interiores, cuyos trabajadores se denominan abateleros. El instrumento fundamental de la OIT sobre el particular es la Recomendación sobre las horas de trabajo (navegación interior), 1920 (nº 8).

3.9.5. La Asociación Internacional de la Seguridad Social, AISS

Creada en 1927 y con sede en Ginebra, dentro de la Oficina Internacional del Trabajo, es órgano consultivo de la ONU y tiene como objetivos la defensa y la promoción de la seguridad social en el mundo. Está presente en 130 países, con más de 340 miembros asociados (gobiernos, sindicatos, instituciones no lucrativas, etc.).

Su estructura se compone de una Asamblea General que se reúne cada tres años, un Consejo (formado por un delegado de cada país miembro) que cuida de la aplicación de las decisiones de la Asamblea, y una Oficina de representantes de la Asamblea y técnicos encargados de los aspectos materiales de la AISS.

4. LOS SINIESTROS MARÍTIMOS

4.1. CONCEPTO

4.2. DEFINICIONES GENERALES

4.2.1. Tipos de accidentes

4.2.2. Causas de los accidentes

4.2.3. Daños sufridos por el buque o personas a bordo

4.2.4. Incidentes marítimos

4.2.5. Incidentes no relacionados con buques

4.3. CONTAMINACIÓN MARINA

4.4. DATOS ESTADÍSTICOS

4.1. CONCEPTO

Si el ámbito del presente estudio se circunscribe al análisis de los expedientes administrativos por siniestros náuticos, hemos de delimitar conceptualmente el significado de “siniestro marítimo”.

La navegación está necesariamente sometida a los riesgos inherentes al medio marino, pero la definición o delimitación de estos riesgos o peligros no es sencilla. La clásica expresión “fortuna de mar” tiene recogido su contenido tanto en el capítulo 57 de las Ordenanzas de Bilbao de 1560, como en el capítulo 29 de las Ordenanzas de Burgos de 1538. De estas últimas, recogemos: *“El cual dicho riesgo tomamos e corremos de mar e de viento e de fuego e de otras cualesquiera representalias e detenimiento de rey, o señor, o señores e comunidades, e de otra cualquier persona o personas de cualquier estado o condicion que puede venir o acontecer ...”* [cfr. Ref. 21, pág. 86]. Un poco más detallada es la enumeración de la póliza SG introducida en Gran Bretaña en el siglo XVI, que además añade *“y todos los demás peligros, pérdidas y desgracias que hayan causado o causen el daño...”* [cfr. Ref. 21, op. Cit., pág. 86], apostilla esta que ha sido interpretada restrictivamente por la jurisprudencia inglesa en el sentido de aplicarse a riesgos cuyo origen es el mar, no que acaecen en el mar, y que *“todos los demás peligros, ...”* deben ser del mismo género o similares a los anteriormente enumerados por la póliza.

La legislación sobre seguros y contratos marítimos tiene siempre presentes y enumera los riesgos marítimos, pero no los define. Así ocurre con nuestro Código de Comercio, que contiene, sin definirlos, los conceptos de *siniestro*, *avería*

simple, naufragio, abordaje, encalladura, accidentes y riesgos de mar. Lo mismo ocurrió con la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante mientras estuvo en vigor; en sus artículos 59 a 63 encontramos sin definir: *abordaje, naufragio, destrucción de un buque, varada.* Lo mismo ocurre en el ámbito legislativo internacional, así en las Reglas de York y Amberes de 1974 se enumeran ciertos riesgos más referidos a su sentido comercial que material: *avería gruesa, extinción de incendios a bordo, embarrancamiento voluntario y daños a máquinas y calderas* [cfr. Ref. 20; págs. 437 a 447]. Por su parte, las Cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres, para cascos, de 01-10-83 tienen en cuenta el *riesgo de polución* –de importancia creciente en el ámbito de la seguridad marítima, como veremos- y una serie de peligros que enumera: *peligros de mares, ríos, lagos u otras aguas navegables, fuego, explosión, robo violento por personas ajenas al buque, echazón, piratería, avería o accidente de instalaciones nucleares o reactores, contacto con aviones u objetos similares u objetos que caigan de algún lugar, movimiento de tierras, muelles, equipamiento o instalación portuarios, terremoto, erupción volcánica, accidentes durante la carga o descarga de la mercancía y combustibles, rotura de calderas, ejes o casco, negligencia de los tripulantes o mantenedores* [cfr. Ref. 20, op. Cit., Págs. 457 a 463].

Encontramos definiciones en determinados convenios internacionales referidos a seguridad de la navegación –no en el SEVIMAR- y a la prevención de la contaminación. Así, el Convenio de 29 de noviembre de 1969 sobre responsabilidad civil por daños debidos a la contaminación por hidrocarburos (BOE de 8 de marzo de 1975) –generalmente designado CLC 1969- encontramos la siguiente definición en su artículo 1.6 (traducción libre): “*‘Daño por contaminación’ significa toda pérdida o todo daño exterior al navío que transporta hidrocarburos causado por una contaminación resultante de una fuga o emisión de hidrocarburos...*” [cfr. Ref. 20, op. Cit., pág. 376]. El protocolo al anterior de 25-05-84, en su artículo 2.4 define (traducción libre): “*‘Incidente’ significa cualquier suceso o serie de sucesos con el mismo origen que causan daño por contaminación o crean un grave e inminente riesgo de causar tal daño*”. El Convenio sobre la Búsqueda y el Salvamento Marítimos de

1979 define en su capítulo I: “1.3.8 **Fase de emergencia**, expresión genérica que significa, según el caso, fase de incertidumbre, fase de alerta o fase de peligro.

1.3.9 **Fase de incertidumbre**, situación en la cual existe incertidumbre en cuanto a la seguridad de un buque y las personas que lleve a bordo.

1.3.10 **Fase de alerta**, situación en la cual se teme por la seguridad de un buque y de las personas que lleve a bordo.

1.3.11 **Fase de peligro**, situación en la cual existe la convicción justificada de que un buque o una persona están amenazados por un peligro grave o inminente y necesitan auxilio inmediato.

El Manual OMI sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo (IMOSAR) de 1987 repite las definiciones del Convenio de 1979. Encontramos en estas, graves imprecisiones: en la definición de “fase de incertidumbre”, repite el término definido; utiliza la conjunción copulativa y para unir buque con personas, como si fuese necesaria la inseguridad simultánea de ambas y no pueda darse, por ejemplo, una situación de peligro para un tripulante sin que esté comprometida la seguridad de todo el barco, en cambio en 1.3.11 utiliza la conjunción disyuntiva o; resultan imprecisas las expresiones *se teme*, *convicción*, *peligro grave* o *inminente*.

Tampoco son del todo precisas las definiciones contenidas en el artículo 1 del Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo de 1989: “a) *Operaciones de salvamento: todo acto o actividad emprendido para auxiliar o asistir a un buque o para salvaguardar cualesquiera otros bienes que se encuentren en peligro en aguas navegables o en cualesquiera otras aguas.*

[...]

d) *Daños al medio ambiente: daños materiales que afecten considerablemente a la salud del ser humano, a la flora o a la fauna marinas o a los recursos marinos que se encuentran en aguas costeras o interiores o en las aguas adyacentes a estas, ocasionados por contaminación, impurificación, incendio, explosión u otros sucesos graves de análoga importancia”*

Similares definiciones se recogían en el Proyecto de Convenio sobre Salvamento de 25-05-81 (Proyecto de Montreal) en su artículo 1.1. Un nuevo término encontramos en las Reglas de Lisboa de 1987 (traducción libre): “*Colisión significa cualquier accidente comprenda a dos o más buques y que cause pérdida o daños, incluso si no ha tenido lugar contacto físico*” [cfr. Ref. 20, op. Cit., págs. 357 y 467].

La doctrina tampoco aclara mucho las cosas. Vigier de Torres en su “Derecho Marítimo”, de texto en las escuelas de Náutica durante muchos años, publicado por la Subsecretaría de la Marina Mercante (manejamos la edición de 1977) no define los términos asociados a los accidentes marítimos. Así, por ejemplo, para el término naufragio remite, en el capítulo XLVI de su obra (pág. 777), a la definición del Diccionario de la Real Academia. Lo mismo hace Montero Llerandi para el término accidente en su “Análisis Sociológico de los Accidentes Laborales. El Sector Marítimo Pesquero”, publicado por el Instituto Social de la Marina en 1986 [ref. 76]. J. Bes en “Fletamentos y Términos de Embarque”, 7ª edición de ANAVE, Madrid, 1982 [ref. 25], define el significado marítimo-comercial, pero no el sentido físico, de *peligros, riesgos, accidentes de mar, peligros marítimos y peligros del mar*.

Ruiz Soroa en “Manual de Derecho de Accidentes de la Navegación”, editado por el Gobierno Vasco en 1987 [op. Cit. Ref. 20], se preocupa por el problema de la definición de los siniestros marítimos y sugiere para abordaje (pág. 11) “*el choque entre dos buques en forma violenta*”; busca ayuda en la doctrina española y así (pág. 15) de Rodríguez Artigas, Cuñat Edo, Broseta y Sánchez Calero deduce para el mismo término “*Choque entre dos buques destinados a la navegación marítima que ocasione daños*”, expresión poco afortunada incluso sintácticamente. Termina por remitir al Diccionario de la Real Academia. El mismo autor, en “Manual de Derecho del Seguro Marítimo”, publicado por el Gobierno Vasco en 1993 [ref. 21], define (pág. 90 a 92): “*Varada o embarrancada, consistente en la sujeción del buque contra el fondo durante un cierto tiempo.[...]*”

Nafragio: [...] ‘rotura del buque’ (navis fractio), exista o no submersión del buque.

Abordaje: [...] no es en absoluto un concepto pacífico en Derecho Marítimo, puesto que [...] ‘choque violento entre dos buques’ supone precisar el concepto de buque [...] y exige el contacto efectivo entre los buques”.

Parece oportuno transcribir las tan citadas definiciones del Diccionario de la Real Academia [ref. 22; voces correspondientes], (sólo en las acepciones que nos pueden interesar):

- *“Abordaje. Acción de abordar, o chocar un barco con otro, especialmente con la intención de combatirlo.*
- *Accidente.[...] 2 Suceso eventual que altera el orden regular de las cosas. 3 Suceso eventual o acción de la que involuntariamente resulta daño para las personas o las cosas.*
- *Nafragio. Pérdida o ruina de la embarcación en el mar o en río o lago navegables. 2 Buque naufragado, cuya situación ofrece peligro para los navegantes.*
- *Siniestro.[...] 6 Avería grave, destrucción fortuita o pérdida importante que sufren las personas o la propiedad, especialmente por muerte, incendio, naufragio, choque o suceso análogo. Corrientemente se da este nombre a los daños de cualquier importancia que pueden ser indemnizados por una compañía aseguradora”.*

Como vemos, el término “siniestro”, en su sexta acepción, se adapta especialmente bien, como sustantivo o como adjetivo, a los accidentes en el mar. Pero encontramos así mismo que no existe una definición satisfactoria, desde el punto de vista del estudio de la seguridad, para los términos implicados en la misma y su aplicación al ámbito marítimo.

4.2. DEFINICIONES GENERALES

Sugerimos como válidas y canónicas las definiciones recogidas en la publicación del Ministerio de Fomento “Estadística de Accidentes Marítimos 1996” [ref. 4, págs. 8 a 16], siendo ese el último año hasta ahora editado, y que resumimos a continuación.

Hemos de advertir que los textos de las definiciones se han modificado para corregir determinadas erratas y errores sintácticos, así como para que resulten aplicables a cualquier persona que se encuentre a bordo (como, de hecho, es computado el accidente), no sólo a tripulantes o pasajeros (práctico, técnico de mantenimiento, inspector, polizón, visitante,...). La definición es fundamental para entender las estadísticas publicadas por la DGMM; como veremos, el referente para la definición es la causa desencadenante del siniestro y no las consecuencias o daños subsecuentes al mismo. La causa desencadenante es a menudo, no lo olvidemos, consecuencia de un previo error humano [cfr. Ref. 39; en la pesca, cfr. Refs. 10, 11, 35 40; en el trabajo en general, cfr. Ref. 41].

Emergencia Marítima.- Es aquella situación que supone un peligro inminente para la seguridad de las personas, los buques o aeronaves en la mar, la navegación o el medio ambiente marino.

Accidente Marítimo.- Son aquellos sucesos que afectan al buque en su materialidad, alterando la regularidad de la navegación y que inciden sobre la integridad y seguridad del mismo, la carga y/o las personas que se encuentran a bordo.

Incidente Marítimo.- Son aquellos sucesos o situaciones ocurridos en la mar o en la costa, que implican a las personas a bordo, buques y circunstancias conexas, pero en los que la materialidad de las embarcaciones no se ve directamente afectada.

Contaminación Marina.- Suceso que afecta al litoral o al medio ambiente marino, por el vertido al mar de sustancias contaminantes. Por medio ambiente marino deben entenderse además de las aguas el lecho, subsuelo y la atmósfera suprayacente. Los sucesos incluirán la contaminación por ruido.

Falsas Alarmas.- Incidentes que han supuesto una alerta a los Centros de Salvamento y movilización de medios, pero que posteriormente han resultado no corresponder realmente a una emergencia.

Colaboraciones.- No son emergencias marítimas, pero suponen movilización de unidades a petición de Autoridades de otros Organismos diversos de la Sociedad de Salvamento, para el salvamento de personas. Por ejemplo, rescate de personas tierra adentro, traslados de enfermos a hospitales, traslado de órganos para transplantes, etc...

4.2.1. Tipos de accidentes

Hundimiento.- Todos los buques que se han hundido, excepto los hundimientos provocados por los restantes tipos de accidentes marítimos.

Desaparición.- Si después de pasar un período razonable de tiempo y tras realizar una búsqueda exhaustiva no se tienen noticias de un buque o embarcación y existen razones fundadas para pensar que se ha perdido a causa de los peligros inherentes a la navegación, se le dará por desaparecido con resultado de pérdida total.

Colisión.- Buques o embarcaciones afectados en su materialidad al abordar o impactar contra un buque, muelle u objeto flotante, boyas, balizas, troncos a la deriva, etc...

Incendio/Explosión.- Buques o embarcaciones afectados en su materialidad como consecuencia de un incendio o explosión ocurrida a bordo

Varada.- Buques o embarcaciones afectados en su materialidad como consecuencia del contacto del casco con el fondo o restos posados en el fondo.

Fallo mecánico/estructural.- Buques que han sufrido daños en la máquina o el casco por causas distintas a las contempladas en las demás categorías y que suponen un peligro importante para su seguridad y la de las personas a bordo.

Escora.- Cuando el buque ha sufrido una inclinación tal que afecta a su estabilidad, pudiendo dar lugar a daños personales o materiales, incluido el peligro de hundimiento.

Vía de agua.- Buque con una avería estructural que haya producido inundación, sin que ello suponga su hundimiento o la pérdida total del mismo.

Otros.- Buques que hayan sufrido un accidente no incluido en las demás categorías por falta de información u otras razones.

4.2.2. Causas de los accidentes

Fallo material.- Cuando la causa del accidente es una avería en alguna parte del buque o su equipo.

Fallo humano.- Accidentes provocados exclusivamente por negligencia, imprudencia, error u omisión individual o colectiva en las operaciones de a bordo, la navegación o la maniobra del buque.

Mal tiempo.- Accidentes producidos como consecuencia de las desfavorables condiciones meteorológicas o de mar.

Otras causas.- (Categoría definida en esta Tesis y no existente en las publicaciones de la DGMM, que, por tanto, computa estas causas dentro de “desconocida”). Son las causas conocidas -por tanto, no pueden englobarse en la categoría de “desconocidas”- pero no comprendidas entre las anteriores. Por ejemplo, las causas basadas en actos hostiles como sabotaje o terrorismo.

Desconocida.- Se incluyen en este grupo aquellas causas de las que no se tiene información, al no poder llevarse a cabo la investigación del accidente (la GGMM añade “...o cuando no están comprendidas en las causas anteriores”, matiz del que prescindo, como acabamos de ver).

4.2.3. Daños sufridos por el buque o personas a bordo

Pérdida total.- Se refiere a los buques que han dejado de existir como resultado de accidentes marítimos, tanto si han desaparecido y son irrecuperables como si es económicamente inaconsejada su reparación.

Hombre al agua.- Caída al agua de alguna persona desde el buque.

Averías en el casco.- Averías que afectan al casco y/o equipo de gobierno del buque.

Averías en la máquina.- Daños ocasionados en el aparato propulsor y equipos auxiliares de un buque.

Corrimiento de la carga.- Deslizamiento de la carga en bodega o cubierta que afecte seriamente a la estabilidad del buque o a la integridad de las personas o que suponga una alteración de la regularidad de la navegación.

Pérdida de cargamento.- Caída al mar de toda o parte de la carga a causa de un accidente marítimo. En mi opinión, y para completar la definición de la DGMM, debe contemplarse también la fuga a la atmósfera de gases transportados, aunque no representen un peligro para la navegación (lo que tampoco se exige explícitamente a la carga).

Muertos.- Víctimas que han perdido la vida y cuyo cuerpo ha sido recuperado.

Desaparecidos.- Víctimas cuyo cuerpo no ha sido recuperado.

Rescatados.- Personas a bordo que han precisado ayuda de otras personas para volver a una situación de seguridad.

Heridos.- Personas a que como consecuencia de un accidente han sufrido alguna lesión personal que requirió asistencia médica. **Ilesos.-** Personas que no hayan sufrido lesión o que esta no requiera más que una ligera atención médica.

Otros.- Daños de otra naturaleza que por distintas razones no han podido ser clasificados.

4.2.4. Incidentes marítimos

Activación de señales automáticas de alarma.- Incluye todos los casos en los que se ha activado una señal automática de alarma y dio lugar a la intervención de algún Centro de Salvamento.

Accidente laboral.- Suceso ocurrido a una persona que trabaje a bordo que da origen a una lesión personal como consecuencia del trabajo que realiza a bordo.

Apresamiento.- Buques detenidos por autoridades de un país diferente del de su pabellón.

Detención.- Buques impedidos para navegar por la autoridad de su pabellón. (Definición no incluida en el documento de la DGMM).

Asistencia médica.- Se refiere a la prestada a alguien a bordo que no ha requerido su evacuación.

Asistencias y Ayudas a la Navegación.- Acciones encaminadas a facilitar la normal navegación de un buque que se encuentra en una situación de incertidumbre y que puede implicar incluso la movilización de medios aéreos o de superficie. En este contexto, hablaremos de “asistencias” cuando nos refiramos a acciones específicas para atender casos concretos (V.gr., un buque con el radar estropeado), mientras que emplearemos el término “ayudas” con un sentido genérico, de auxilio que alcanza a todos los buques (V.gr., un racon).

Ausencia temporal de noticias.- Buques de los cuales no se tiene noticia durante un período de tiempo más o menos prolongado en relación con la duración de la travesía.

Conflictos laborales.- Sucesos ocurridos en los buques debidos a una problemática de tipo laboral que impiden el normal funcionamiento de los mismos.

Evacuación médica.- Traslados realizados a un centro médico por enfermedad o accidente de alguna persona a bordo.

Fallecimiento por causa natural.- Muerte de forma natural de alguien a bordo.

Fallo mecánico.- Avería sufrida en la máquina o equipo de gobierno del buque que no suponga peligro para el mismo o la navegación.

Fondeo en aguas jurisdiccionales españolas.- Buques fondeados en aguas jurisdiccionales españolas que transportan mercancías peligrosas o contaminantes y por ello requieren una supervisión extraordinaria. (Se ha modificado la definición del documento del Ministerio de Fomento, pues en este se exigía que dichos buques hubiesen tenido que abandonar el fondeadero a requerimiento de las Autoridades españolas, ya que en ese caso no serían buques fondeados).

Inmigración Ilegal (Polizones).- Embarque de personas de nacionalidad extracomunitaria (el texto original dice extranjeras) con objeto de entrar ilegalmente en nuestro país.

Petición de socorro.- Llamadas de auxilio por parte de buques o personas en situación de peligro en la mar, que posteriormente han sido anuladas al desaparecer el peligro que las había generado y que, en todo caso, no han requerido asistencia de un medio de salvamento.

Piratería.- Suceso o acción llevado a cabo por personas con objeto de realizar asalto o robo de bienes pertenecientes a personas embarcadas o de las mercancías transportadas, en alta mar.

Remolque.- Buque averiado que, sin correr peligro de pérdida, es remolcado a puerto ante la imposibilidad de ser reparado con los medios de a bordo.

Rescate de náufragos.- Recogida de personas que han quedado aisladas en la costa o en la mar, con peligro para sus vidas.

Otros.- Todos los incidentes relacionados con buques que no están incluidos en los apartados anteriores.

4.2.5. Incidentes no relacionados con buques

Actividades subacuáticas.- Sucesos ocurridos a personas que realizan trabajos o deporte bajo el agua, no relacionados con buques, que implican actuaciones de medios de salvamento y rescate.

Bañistas.- Sucesos ocurridos a personas que se bañan en el mar desde la costa y que implican la actuación de medios de salvamento.

Caída de personas al agua.- Caída fortuita al mar de personas desde un muelle, acantilados, etc... pero en ningún caso desde un buque, supuesto definido como "hombre al agua".

Desaparecidos en Costa.- Desaparición de personas que realizaban alguna actividad en la costa y se supones caídas al mar.

Objetos flotantes a la deriva.- Objetos de todo tipo que aparecen flotando en el mar, supongan o no un peligro para la navegación.

Recuperación de cadáveres.- Recuperación de cadáveres aparecidos en el mar (agua o costa).

Usuarios de artefactos de recreo.- Sucesos ocurridos o relacionados con personas que practican deportes acuáticos en zonas cercanas a las playas con equipos como motos acuáticas, tablas de surf, etc...

Otros.- Incidentes no relacionados con buques y que no están incluidos en los apartados anteriores.

4.3. CONTAMINACIÓN MARINA

El concepto de contaminación no viene definido en las estadísticas anuales de accidentes marítimos de la DGMM. En éstas, en cambio, se realizan varias catalogaciones de sucesos en cuanto a localización, origen, acciones emprendidas, etc. Por ejemplo, los “tipos de contaminación” pueden ser “por hidrocarburos, sustancias químicas, urbana, orgánica, minerales, otros”. El término “contaminación” no es unánimemente definido por los diferentes autores. Considero útil y suficiente la definición del Diccionario de la Real Academia: “*Contaminación: acción y efecto de contaminar o contaminarse*” y “*Contaminar: alterar, dañar alguna sustancia o sus efectos, la pureza o el estado de alguna cosa*”.

Por último, vamos a recoger las definiciones más recientes, que proceden del ámbito internacional, en concreto de la Organización Marítima Internacional en sus Circulares 827 del Comité de Seguridad Marítima y 333 del Comité de Protección del Medio Marino, ambas fundidas en un documento de uso directo para los instructores titulado “*Informes sobre Siniestros y Sucesos Marítimos; Procedimientos de notificación armonizados*” [ref. 77]:

“Siniestros muy graves sufridos por buques son aquellos que entrañan pérdida total, pérdida de vidas humanas o contaminación grave.”

Contaminación grave es un caso de contaminación que según la evaluación del (de los) Estado(s) ribereño(s) o del Estado de abanderamiento, según proceda, tiene efectos deletéreos importantes en el medio marino, o hubiera podido tenerlos si no se hubiesen tomado medidas preventivas.

Siniestros graves sufridos por buques son aquellos que sin reunir las características del siniestro muy grave entrañan:

- Un incendio, explosión, abordaje, varada, contacto, averías por mal tiempo, averías causadas por hielos, grietas en el casco o supuesto defecto del casco, etc., que a su vez provocan:
- Averías estructurales que hacen que el buque no sea apto para navegar, por ejemplo, una hendidura en la obra viva, parada de máquinas principales, averías importantes en los espacios de alojamiento, etc.; o
- Una avería que obligue a remolcar el buque o pedir ayuda a tierra.

Siniestros menos graves sufridos por buques son aquellos que no reúnen las características del siniestro muy grave ni las del siniestro grave, pero que, a los efectos de compilar información útil, también comprenden los **sucesos marítimos**”.

Como vemos, estas definiciones son algo vagas, por cuanto se apoyan sucesivamente unas en otras. Además, queda sin definir el “suceso marítimo”.

4.4. DATOS ESTADÍSTICOS

Las estadísticas de siniestros marítimos que se utilizan son las oficiales publicadas anualmente por la Dirección General de la Marina Mercante. Dichas estadísticas se publicaron hasta 1997 (las que recogían los siniestros acaecidos en 1996) y, desde entonces, no es posible tener acceso directo a las fuentes estadísticas oficiales. Valga como ejemplo que a 23 de octubre de 2000, en la página web de la Sasemar los datos de siniestros se cerraban en 1996. Ello no impide que se publiquen datos parciales, como el de las 763 emergencias relacionadas con embarcaciones de recreo producidas entre el 15 de junio y el 15 de septiembre de 2000 [cfr. Ref. 36; pág. 3]. Más detalladas, pero tampoco completas y por tanto parciales, son las estadísticas publicadas en los diferentes números de la revista "Marina Civil"; así, los datos de 1998 publicados en el número 52 de la misma [cfr. Ref. 42; págs. 5 a 7].

A la hora de estudiar este tipo de datos, pareció preferible ceñirse a los aportados directamente por la Administración, rechazando las estadísticas efectuadas y publicadas por la prensa o ciertas asociaciones privadas de ámbito marítimo, por abarcar estas aspectos sólo parciales del amplio espectro de la siniestralidad y por ser a menudo contradictorias entre sí. Valga como ejemplo de lo dicho el dato de treinta marineros gallegos muertos o desaparecidos en 1998 [cfr. Diario "La Voz de Galicia" del 31-12-98; pág. 66] que son veintiocho según la estadística publicada por el "ABC" [cfr. Diario "ABC: Economía de Galicia" del 01-11-00; págs. 8 y ss.]. De otra parte, con anterioridad a 1991, los mismos datos oficiales son fragmentarios, por lo que tampoco resultan útiles a los efectos aquí requeridos. Nos encontramos, por ello, con una gran limitación temporal en cuanto a estadísticas, pues sólo contemplamos los siniestros registrados entre 1991 y 1996. La ventaja es el rigor en los datos: la seguridad de trabajar con la realidad mejor contrastada. Existen más estadísticas oficiales de siniestralidad laboral, pero al ser realizadas por órganos ajenos al mundo marítimo, se limitan a contemplar el número de accidentes leves, graves y mortales, sin detallar las circunstancias de los mismos. Así, los resúmenes estadísticos mensuales de la siniestralidad laboral del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales (elaborados por la

Subdirección General de Estadísticas Sociales y Laborales): de un total de 99 actividades económicas analizadas, sólo dos –la 05 y la 61- son relativas al trabajo en el mar, y aún éstas no son referidas únicamente a la navegación, pues la 05 incluye “*pesca, acuicultura y servicios relacionados*” y la 61 se refiere al transporte por mar y también por vías interiores.

A continuación, siguen una serie de seis tablas comprensivas de los aspectos estadísticos más relevantes de los siniestros marítimos acaecidos en aguas de responsabilidad SAR española por buques españoles y extranjeros o por buques y/ tripulantes españoles en cualquier lugar del mundo [ref. 4; pág. 7]. Al pie de cada tabla, se hace un breve análisis de los datos contenidos en la misma. No todas estas tablas son las directamente publicadas, sino que han sido elaboradas a partir de los datos oficiales y al objeto de documentar el tema central de esta Tesis. La cifra común a todas ellas es la de 2628 siniestros totalizados entre 1991 y 1996. El análisis de estos datos plantea numerosas consideraciones e interrogantes merecedores de atención en sede diversa de la presente. He intercalado dos gráficas: la primera, después de la tabla I, referida al total de accidentes anuales en España entre 1991 y 1996. En la misma, se aprecia claramente la índole oscilatoria (que parece amortiguarse) del número de accidentes anuales, con una también muy evidente tendencia ascendente. La segunda gráfica, desarrollo de la anterior, sigue a la tabla VI y añade a la gráfica I los datos de accidentes anuales en Galicia en el período indicado, para establecer una comparación con el total nacional. En ésta, es muy perceptible la correspondencia de crestas y senos entre las curvas correspondientes al total nacional y a Galicia, si bien la segunda es más suave o amortiguada.

Anotar, por último y como exordio, que las estadísticas mundiales de accidentes no acaban de tener una interpretación unánime por la doctrina [ref. 13; págs. 36 a 44], por lo que las causas últimas de tales siniestros (errores humanos, insuficientes inspecciones,...) siguen discutiéndose.

TABLA I: Accidentes marítimos ocurridos a buques de cualquier nacionalidad en las zonas SAR de responsabilidad española y los ocurridos fuera de dichas zonas a buques nacionales o extranjeros con algún tripulante español socorrido. El número de rescatados incluye heridos e ilesos.

	ACCIDENTES				AFECTADOS			
	Pesqueros	Recreo	Mercante	Total	Muertos	Desaparecidos	Heridos	Rescatados
1991	181	167	73	421	50	98	86	1627
1992	137	96	93	326	47	117	70	1341
1993	159	234	92	485	65	53	35	1340
1994	176	171	109	456	27	45	53	891
1995	143	181	111	435	35	27	31	690
1996	188	225	92	505	44	48	27	705
TOTAL	984	1074	570	2628	268	388	302	6594
%	37,44	40,87	21,69					

Como vemos, el número de accidentes se mantiene dentro de unos márgenes que sugieren cierta constancia a lo largo de estos años. Han aumentado los medios de salvamento, pero también se incrementó en número de embarcaciones, sobre todo de recreo. Este fenómeno de siniestralidad mantenida no es exclusivo de España: por ejemplo, las estadísticas de accidentes de pesqueros en Alaska entre 1991 y 1996 presentan variaciones muy parecidas a las españolas, con un mínimo de muertos en 1994 y oscilaciones anuales en varios parámetros, como número de afectados, pero remontando las cifras hasta que, por ejemplo, el número de barcos perdidos en 1996 (38) es prácticamente igual a 1991 (39) [cfr. Ref. 51; pág. 7].

Apreciamos que a mayor número de accidentes (1996 con 505) no sigue un correlativo mayor número de afectados (1991 con 1.775).

El orden de siniestralidad por sectores es : 1º recreo, 2º pesca y 3º mercante, en concordancia con el número de embarcaciones, si bien sería interesante poder comparar las cantidades reales de embarcaciones de cada tipo con sus respectivos accidentes, en busca de posibles correlaciones.

**Tendencia del total de siniestros en España en el periodo
1991 (1) a 1996 (6)**

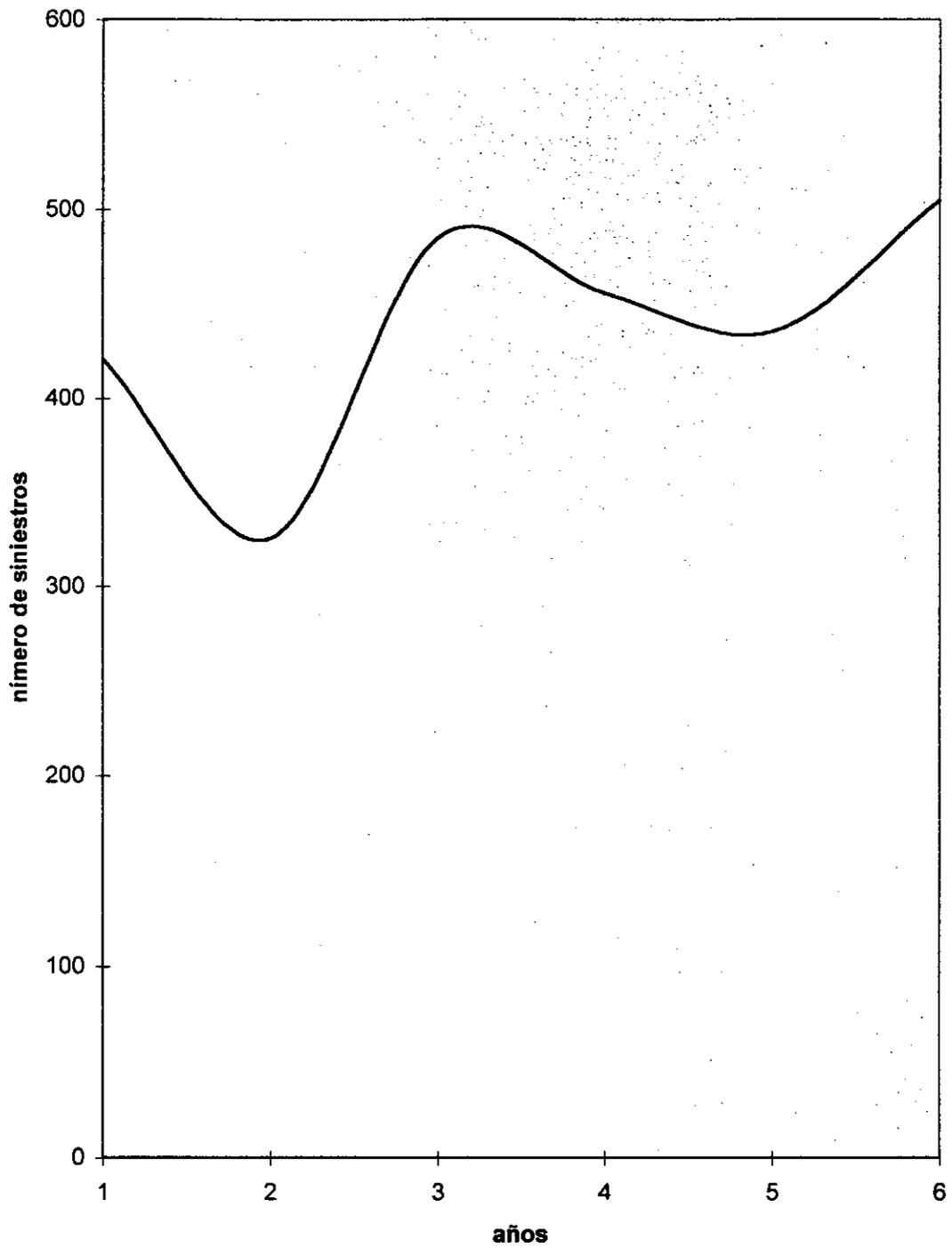


TABLA II: Número y porcentaje de buques afectados, por tipo de accidente.

	Incendio/ Explosión		Colisión/ Abordaje		Varada		Vía de agua/ Hundimiento		Fallo mecánico/ Estructural		Escora		Desaparición		Otros	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
1991	29	6,89	53	12,59	58	13,78	113	26,84	106	25,18	50	11,88	10	2,38	2	0,48
1992	44	13,50	50	15,34	55	16,87	107	32,82	15	4,60	28	8,59	1	0,31	26	7,98
1993	46	9,48	66	13,61	82	16,91	139	28,66	82	16,91	46	9,48	8	1,65	16	3,30
1994	47	10,31	89	19,52	95	20,83	137	30,04	30	6,58	32	7,02	0	0	26	5,70
1995	54	12,41	71	15,32	106	24,37	119	27,35	27	6,21	37	8,51	5	1,15	16	3,68
1996	59	11,68	98	19,41	122	24,16	137	27,13	13	2,57	46	9,11	3	0,59	27	5,35
Total	279	10,71	427	15,97	518	19,49	752	28,81	273	10,39	239	9,10	27	1,01	113	4,42

De la tabla, deducimos que el accidente más común es la vía de agua/hundimiento, seguido por la varada y en tercer lugar el abordaje/colisión. Estos dos últimos suman un 35,46% de los siniestros y, en principio y con todas las reservas, resultan los más atribuibles a causas humanas directas. Se aprecia también un aumento sostenido en el número de varadas, sin que podamos atribuirle un carácter significativo dado lo limitado del período analizado. Recordemos que, según hemos visto en el epígrafe 4.2., los siniestros se clasifican según la causa o daño primero: una colisión seguida de hundimiento se contabiliza como colisión o abordaje (si es contra otro buque), no como vía de agua o hundimiento.

TABLA III: Número de accidentes por meses. M, P y R significa respectivamente buques Mercantes, de Pesca y de Recreo.

	Enero			Febrero			Marzo			Abril			Mayo			Junio			Julio			Agosto			Septiemb			Octubre			Noviemb			Diciembr		
	M	P	R	M	P	R	M	P	R	M	P	R	M	P	R	M	P	R	M	P	R	M	P	R	M	P	R	M	P	R	M	P	R			
1991	7	18	5	8	26	9	7	8	11	2	14	4	2	12	9	3	7	10	9	10	16	6	13	42	8	17	23	6	14	21	7	24	9	8	18	8
1992	4	14	6	8	12	5	6	9	5	13	8	8	8	13	3	5	12	4	11	10	6	11	8	20	5	14	19	8	14	13	10	10	5	4	13	2
1993	9	11	7	9	10	2	9	10	4	9	11	9	6	15	14	4	16	23	5	22	35	7	11	52	6	6	37	7	13	23	8	21	13	13	13	15
1994	19	19	9	5	16	4	6	17	9	6	13	14	8	16	8	9	16	20	11	15	16	13	15	40	8	9	28	8	16	10	4	9	7	12	15	6
1995	11	13	4	10	11	2	13	17	14	7	12	11	12	17	18	10	10	13	7	6	30	9	12	28	6	8	27	12	11	10	7	7	10	7	19	14
1996	17	19	7	4	14	8	8	8	6	4	24	13	7	13	9	6	16	23	6	18	41	7	16	47	3	15	24	12	12	20	9	16	17	9	17	10
TOTAL	67	94	38	44	89	30	49	69	49	41	82	59	43	86	61	37	77	93	49	81	144	53	75	229	36	69	158	53	80	97	45	87	61	53	95	55
Total buques	199				163			167			182			190			207			274			357			263		230			193			203		
%	7,57				6,20			6,35			6,93			7,23			7,88			10,43			13,43			10,01		8,75			7,34			7,72		

Observamos que los tres meses de verano -Julio a Septiembre- concentran el 33,87% de los accidentes (en 1/4 del año, más de 1/3 de los accidentes); parece notarse la influencia de la navegación de recreo. En invierno -Noviembre a Febrero- el peso de los siniestros recae en la pesca.

TABLA IV: Número de accidentes según la edad del buque.

	Menos de 5 años	5-10	10-15	15-20	20-25	Más de 25 años
1991	78	72	82	60	58	71
1992	33	104	55	52	30	52
1993	185	50	57	52	48	93
1994	143	57	40	70	50	96
1995	137	68	41	61	44	84
1996	61	207	45	54	48	90
TOTAL	637	558	320	349	278	486
%	24,24	21,23	12,18	13,28	10,58	18,49

Datos de los que deducimos que el 45,47% de los accidentes ocurren a barcos de menos de diez años, mientras que por edades, los buques de más de 25 años ocupan un tercer puesto en siniestralidad (y paradójicamente los de menos de cinco años son los más accidentados), al tiempo que los barcos de 20 a 25 años, en realidad viejos, gozan de la menor accidentalidad. Todo ello parece desmontar la teoría, en principio muy lógica, de que los barcos más viejos son más inseguros. Creemos, no obstante, que habría que realizar un estudio más profundo porque tal vez ocurra que las embarcaciones nuevas de recreo, en gran número y en manos inexpertas puedan determinar estos datos. También puede tener mucho que ver en estos datos la edad de la flota: podría ocurrir que hubiese pocos barcos viejos y muchos nuevos.

TABLA V: Número de accidentes según la hora del día.

	20-24	00-04	04-08	08-12	12-16	16-20	Total
1991	58	38	59	93	88	85	421
1992	43	25	63	71	68	56	326
1993	57	53	75	95	117	88	485
1994	53	44	72	96	105	86	456
1995	52	43	55	86	122	77	435
1996	61	49	88	91	122	94	505
TOTAL	324	252	412	532	622	486	2628
%	12,33	9,59	15,68	20,24	23,67	18,49	
% día/noche	37,6						62,4

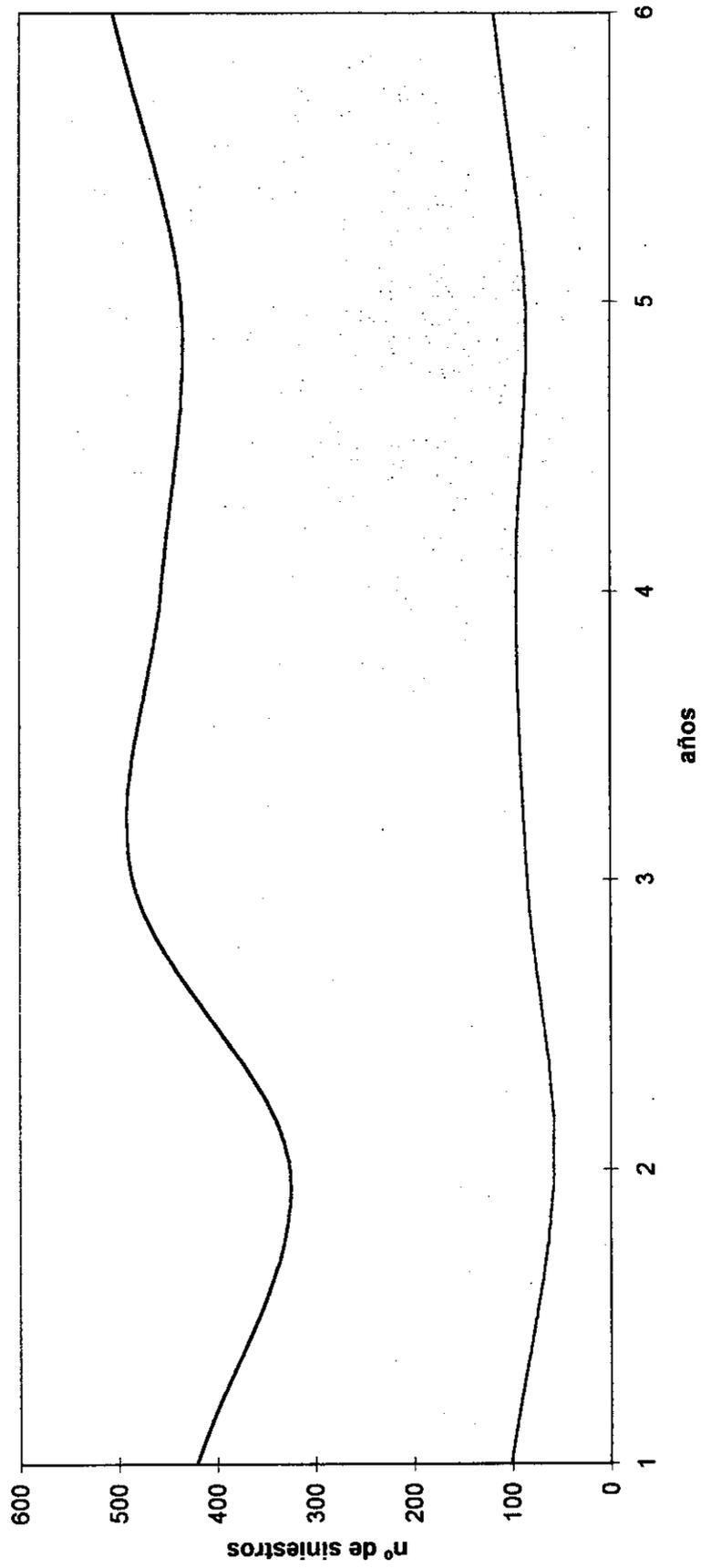
El primer dato que nos llama la atención es que de día se producen casi el doble de accidentes que de noche, lo que parece explicarse con razonable facilidad dado que son horas de trabajo y que es mucho mayor la intensidad de navegación, sobre todo de recreo.

TABLA VI: Número de accidentes en Galicia, comparado con el total nacional.

	Accidentes		%
	España	Galicia	
1991	421	102	24,23
1992	326	58	17,79
1993	485	85	17,53
1994	456	96	21,05
1995	435	86	19,77
1996	505	118	23,37
Total	2628	545	20,74

Como vemos, Galicia acapara más de un quinto de los siniestros sobre el total nacional, tal vez por el enorme peso de la flota pesquera y el intenso tráfico de Finisterre, si bien la navegación de recreo es mucho menor que en el Mediterráneo. Estas cifras se refieren a accidentes del buque (de pesca, mercante y de recreo) considerado en su totalidad. Si nos referimos a accidentes laborales en los buques, las cantidades se incrementan. Así, en 1996, se registraron sólo en la pesca gallega un total de 2031 accidentes laborales de marineros; de ellos, 1950 leves, 201 graves y 31 mortales [ref. 52; pág. 19]. Como comparación internacional: un total de 33977 pescadores gallegos [ref. 10; pág. 120] sufrieron 2031 accidentes en 1996; diez años antes, en 1987, un total de 29915 pescadores noruegos [ref. 65; pág. 6] sufrieron 1092 accidentes. El índice accidentes/ nº de marineros es respectivamente 0,060 y 0,037.

Total de accidentes en Galicia comparado con el total nacional en el período 1991 (1) a 1996 (6)



5. LOS EXPEDIENTES ADMINISTRATIVOS POR SINIESTROS NÁUTICOS

5.1. QUÉ PRETENDEN .

5.2. DÓNDE, CUÁNDO, POR QUIÉN SE ELABORAN

5.3. NORMATIVA QUE LOS REGULA

5.4. LA REALIDAD DE ESTOS EXPEDIENTES

5.5. ANÁLISIS DE CASOS REALES

5.5.1. "Calí"

5.5.2. "Nueva Concha"

5.5.3. "Belesar"

5.5.4. "Eguzquia"

5.5.5. "Choliñas"

5.5.6. "Nuevo Torre de Likona"

5.5.7. "Hermanos Gandón"- "Nina"

5.5.8. "Miro"

5.5.9. "Cape Maleas"

5.5.10. "Baluarte"

5.5.11. "Tajamar Dos"

5.5.12. "Estai"

5.5.13. "Ikiena"- "Sotelo nº1"(vivero)

5.5.14. "Elmo II"

5.5.15. "San Mamés"

5.5.16. "Serviola Cuatro"

5.5.17. "Arlanza"

5.5.18. "Sirena do Mar Número Uno"

5.5.19. "Borraxeiro Primero"

5.5.20. "Ramona Pan Álvarez"

5.5.21. "Amparito"

5.5.22. "María Raquel"

5.5.23. "Cisne de Plata Dos"

5.5.24. "Joaquina"

5.5.25. "Mary Cruz"

5.6. ERRORES MÁS FRECUENTES

5.7. SOLUCIONES PROPUESTAS

5.1. QUÉ PRETENDEN

El prólogo de la Circular 6/94 de la Dirección General de la Marina Mercante enuncia claramente la finalidad de los expedientes o informes resultantes de una investigación por siniestro marítimo: “ *La investigación de accidentes por la Administración Marítima se realiza principalmente en orden a conocer las causas técnicas que lo provocaron y de esta forma tomar aquellas medidas de mejora necesarias para evitar en lo posible futuros siniestros*”. En efecto, si bien no debe descartarse una determinación de responsabilidades que puedan dar origen a sanciones administrativas (previa apertura, instrucción y resolución del correspondiente expediente sancionador), civiles o penales (remitiendo las actuaciones administrativas a la autoridad judicial), el sentido principal de la investigación es averiguar cómo se produjo el siniestro para evitar futuras repeticiones del mismo.

La misma Circular va más lejos cuando, en nuestra opinión con gran acierto, insta al Instructor a analizar también los hechos que no habiendo llegado a producir una situación de peligro o daño cierto, han estado próximos a crear tal situación: “ *...asimismo, se recomienda la elaboración de informes que recojan aquellas situaciones de riesgo cierto que, sin llegar a materializarse en accidentes, han estado próximas a que tuvieran lugar...*” . Más adelante, mediante una gráfica de bloques, vuelve a repetir la finalidad de la investigación: “**INVESTIGACIÓN**, hechos, ¿quién?, ¿qué?, ¿dónde?, ¿cuándo?; **ANÁLISIS**, ¿cómo?, ¿por qué?; **INFORME**, hechos, análisis, conclusiones, causas; desarrollo de soluciones, recomendaciones, consideraciones; **optimización de las normas**”.

Éstos son, pues, los objetivos primeros de los expedientes: conocer las causas y evolución de los siniestros para evitarlos en el futuro. Pero no olvidemos el valor de estos expedientes en posibles contenciosos judiciales derivados de los accidentes [ref. 16; págs. 291 a 296. Ref. 17; págs. 111 a 122. Ref. 19; págs. 55 a 65],

por lo que la correcta elaboración de dichos expedientes encuentra una causa más, si falta hacía, de justificación.

5.2. DÓNDE, CUÁNDO, POR QUIÉN SE ELABORAN

La Ley 27/1992 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, modificada por la Ley 62/1997 enumera en su artículo 88 las funciones de las Capitanías Marítimas; el párrafo g) reza *“en general, todas aquellas funciones relativas a la navegación, seguridad marítima,...”* Más concretamente, la Circular 6/94 *“...recuerda a los Capitanes Marítimos la obligatoriedad de llevar a cabo la investigación de cada accidente marítimo...[...] el Capitán Marítimo asignará a funcionarios a su cargo cometidos específicos de acuerdo con su especialidad y preparación”*.

Cada Capitanía Marítima tiene asignada una zona geográfica de jurisdicción, de tal modo que será el Capitán Marítimo de esa zona o distrito marítimo el responsable de iniciar y desarrollar las investigaciones pertinentes en caso de siniestro, tarea que puede realizar personalmente o encargar a cualquier funcionario adecuadamente capacitado, en general un Inspector Operativo titulado superior en Marina Civil.

El momento de iniciación de las actuaciones instructoras es, de facto, inmediato a la recepción de la primera noticia del siniestro por parte de la Administración, y anterior a la apertura formal del expediente: las tareas de rescate quedan documentadas en los correspondientes partes que a continuación y en una segunda fase sin solución de continuidad, servirán al Instructor para iniciar su labor.

5.3. NORMATIVA QUE LOS REGULA

La regla 21 del convenio SEVIMAR exige en su párrafo (a) *“Toda Administración se compromete a realizar una investigación sobre todo accidente ...”*,

además en el párrafo (b) del mismo “*Todo Gobierno Contratante se compromete a transmitir a la Organización todas las informaciones pertinentes sobre las conclusiones que se obtengan de dichas investigaciones.*” De este modo, los Gobiernos de los Estados que hayan adoptado este convenio se comprometen a: 1º, tener noticia de los accidentes en el mar; 2º, a realizar una investigación sobre los mismos; 3º, de la cual se saquen unas conclusiones; 4º, lo que exige un análisis pormenorizado realizado por un técnico competente; finalmente, 5º, a comunicar a la OMI el resultado de todo el proceso. Se genera así una necesidad legal de creación y mantenimiento de una estructura administrativa capaz de asumir esta tarea. Por supuesto en nuestro país ya se investigaban los accidentes marítimos más importantes mediante la creación *ad hoc* de comisiones de investigación, o mediante informes evacuados por funcionarios de Marina en los accidentes menos importantes. Pero este sistema resultaba lento, difícil de homologar y, por tanto, poco útil para la OMI, pues era muy casuista.

A partir de la norma convencional citada y desde el dominio de la Organización Marítima Internacional, se procedió a un desarrollo gradual y unificador de los medios y procedimientos de investigación. A continuación, citamos las Resoluciones de la OMI que tratan específicamente sobre la necesidad y procedimientos de las investigaciones sobre accidentes. La numeración de las mismas es de la forma **X.nº(Nº)**, donde **X** es una letra o conjunto de letras que indican el órgano de la OMI que produjo la Resolución, los principales son: **A**, Asamblea General; **C**, Comité de Cooperación Técnica; **LDC**, Convenio de Londres sobre Derrames; **MEPC**, Comité de Protección del Medio Marino y **MSC**, Comité de Seguridad Marítima. **nº** es el número correlativo de Resolución emitida y **Nº** es el período de sesiones (hasta el XIII inclusive, en romanos; a partir del mismo, en numeración árabe).

Entre las resoluciones de la OMI referentes al tema que nos ocupa, destacan [ref. 18; págs. 76 a 78]:

- La Resolución A.147 trata de informes sobre accidentes de derrames importantes de hidrocarburos.

- La Resolución A.173(ES.IV), de 1968, recomienda que el Estado de pabellón del buque siniestrado y el Estado ribereño del lugar del accidente se pongan de acuerdo sobre cual de los dos investiga los hechos, sin perjuicio de la presencia de un representante del otro Estado y de la debida publicidad de la investigación; además, se tendrá en cuenta el interés por participar de terceros Estados afectados.
- La Resolución A.322(IX) de 1975 insta a los Gobiernos Contratantes a que faciliten a la Organización (la OMI) *“la información pertinente sobre las enseñanzas y conclusiones que se desprenden de la investigación...”* así como que *“recomiende las medidas que se estime necesarias”* se entiende para evitar futuros accidentes.
- La Resolución A.440(XI) insta a los Gobiernos a cooperar, con carácter recíproco, en la investigación relativa a siniestros marítimos y que intercambien libremente toda la información.
- La Resolución A.442(XI) de 1979 insta a los Gobiernos a contar con medios y personal eficaces para exigir el cumplimiento adecuado de los reglamentos internacionales, es decir a disponer de una administración marítima eficaz.
- La Resolución A.637 (16) insta a los Gobiernos a cumplir sus obligaciones en la realización de investigaciones de siniestros marítimos y recomienda a los Estados implicados en un mismo siniestro, sobre la base del respeto mutuo de las reglas y prácticas nacionales, aplicando procedimientos establecidos en la realización de las investigaciones por razones de seguridad marítima y de protección del medio ambiente.

Toda esta normativa internacional resulta de una necesaria coordinación entre Autoridades estatales, ya que el tráfico marítimo es, por su naturaleza,

supranacional. La coordinación debe alcanzar a aspectos tan concretos como los criterios de clasificación de los accidentes [ref. 14; pág. 410], para poder elaborar estadísticas de escala global y analizar las mismas en orden a deducir conclusiones útiles válidas en todas partes.

La Circular 03/1987 de la Dirección General de la Marina Mercante adecua los formularios sobre accidentes marítimos a las recomendaciones de la OMI, de tal manera que dichos formularios son una transposición del modelo original. Esta Circular se fundamenta en la versión de 1974 del SEVIMAR, si bien la Regla sigue siendo la misma 21/I. Incluye como anexos un Cuestionario de Accidentes Marítimos, un Cuestionario de Accidentes por Incendio, un Cuestionario sobre Radiocomunicaciones, un Cuestionario sobre Hombre al Agua y, en fin, las claves correspondientes para cumplimentar los apartados cifrados de los mismos. En su momento realizaremos un análisis crítico de estos formularios, que a pesar de sus defectos no dejan de significar una notable mejora en cuanto a normalización y cuyo empleo se entiende paralelo o complementario al de un informe extenso para cada caso.

La Circular 6/94 de la Dirección General de la Marina Mercante, titulada "Guía de Investigación de Accidentes" representó un notable progreso en cuanto a la normativa reguladora del procedimiento de elaboración y forma de exposición de los informes por siniestros en el mar. Ofrece modelos de documentos, pero, sobre todo, da directrices prácticas sobre cómo elaborar el informe, de acuerdo con la siguiente estructura general: Acaecimientos; Declaraciones de tripulantes, observadores y testigos presenciales del suceso; Informes técnicos; Conclusiones; Documentación complementaria.

El procedimiento más actual para la elaboración de informes sobre siniestros marítimos es el recogido en las circulares MSC 827 y MEPC 333 de la OMI, fundidas el 9 de diciembre de 1997 en un solo documento de uso directo por el

Instructor del expediente/informe, documento recibido en las Capitanías Marítimas para su aplicación en marzo de 1999. La estructura del mismo es la siguiente:

- Introducción que explica la génesis del documento, la legislación internacional en la que se apoya y la derogación de varias circulares por haber sido sustituidas por la presente. Añade una serie de definiciones y la información que se ha de recabar y alcance de la investigación dependiendo de la gravedad del suceso.
- El primer anexo se refiere a la identidad y pormenores del buque, indica los datos que procede incluir en todos los informes sobre siniestros. Se trata de un formulario con 22 casillas sobre características del buque y 5 sobre el suceso, lugar fecha y consecuencias.
- El anexo segundo acerca de datos sobre siniestros muy graves y graves indica los datos que se deben facilitar con respecto a estos tipos de siniestros. A lo largo de 11 cuestiones con subpreguntas hasta completar un total de 160 ítems que intentan determinar claramente el tipo de siniestro inicial o básico y los subsiguientes, las consecuencias para el buque, las personas y el medio ambiente, las causas, posibles errores humanos y otros factores.
- El anexo tercero, acerca de datos adicionales sobre siniestros muy graves y graves, recaba información suplementaria respecto a estos incidentes. Exige que el instructor redacte un breve informe bajo cuatro epígrafes: "Conclusiones principales y formato de la investigación; Medidas adoptadas; Conclusiones que afectan a las reglas internacionales; Ayuda prestada (operaciones SAR)".
- El anexo cuarto, de datos sobre siniestros en los que intervengan mercancías peligrosas o contaminantes del mar transportadas en bultos a bordo de buques y en zonas portuarias. Se trata de un informe suplementario del realizado por el Capitán conforme a las directrices y los principios generales aprobados por la OMI mediante la resolución A.648(16). Consta de 19 apartados.

- El anexo quinto es una colección de fichas de avería y expedientes de siniestros sufridos por pérdida de estabilidad sin avería, para utilizar en los siniestros muy graves y graves. Implica realizar una serie de cálculos de estabilidad.
- El anexo sexto es un formulario para cumplimentar en el caso de siniestros muy graves y graves causados por incendios. Incluye dos apéndices: el A, sistema de clasificación de los expedientes por incendio; el B, orientación para hacer la clasificación. El apéndice B son las instrucciones para cumplimentar el A.
- El anexo séptimo es el cuestionario sobre el sistema de socorro y seguridad marítimos, para utilizar en los siniestros muy graves y graves. Es una batería de 13 preguntas específicas.
- El anexo octavo se refiere a la fatiga como factor que contribuye a los accidentes marítimos. Es una hoja que contempla 25 posibles factores de fatiga.
- El anexo noveno y último sobre derrames accidentales de 50 o más toneladas de sustancias líquidas perjudiciales es una notificación oficial a la OMI y no sustituye ni evita el informe correspondiente de acuerdo con el resto del manual.

Nos encontramos, pues, ante un progreso en el ordenamiento de los informes, con cuestionarios muy exhaustivos cuyas posibles deficiencias se encontrarán después de haberlo empleado en un número suficientemente amplio de casos reales. No debemos olvidar, por último, que la actividad administrativa –de la que la instrucción de un expediente informativo es una concreción, un acto- viene regulada en la Ley 30/1992 de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, modificada por la Ley 4/1999.

5.4. LA REALIDAD DE ESTOS EXPEDIENTES

El estudio de los expedientes nos obliga a respetar escrupulosamente la realidad de los mismos: ni “maquillar” sus posibles defectos, ni “forzar” éstos para dar

más contenido a la Tesis. Ni censurar las críticas desfavorables por temor a represalias desde la Administración, ni engrosarlas buscando un lucimiento que está muy lejos del propósito de este trabajo.

El rigor y la asepsia científicos imponen, además, la inclusión de los informes reales como un anexo del cuerpo principal de la Tesis. Así, las consideraciones que de los análisis contenidos bajo el epígrafe 5.5. se formulan, pueden ser contrastadas en todo momento. Prescindir de la presencia de los expedientes tal y como se encuentran en los archivos administrativos sería inadmisibile.

Antes de entrar en el análisis detallado de cada expediente, vamos a adelantar determinadas circunstancias desfavorables deducidas de una primera lectura del conjunto documental, advirtiendo que la relación siguiente no debe considerarse, en el mejor de los casos, más que una serie de conclusiones provisionales, sometidas a revisión:

- No existen funcionarios específicamente dedicados a la investigación de accidentes.
- No siempre los funcionarios, aún siendo titulados superiores en Marina Civil, cuentan con una amplia experiencia de navegación que les permita entender completamente las condiciones del trabajo a bordo.
- No se dispone de los medios idóneos, además, los disponibles suelen no emplearse del todo. Por ejemplo: no acudir a todas las fuentes documentales, no incorporar fotos,...
- Generalmente, los interrogatorios se limitan al Capitán, a veces al Maquinista y a algún oficial o marinero de guardia. Muy pocas veces a testigos externos y otros tripulantes.
- Hay siempre una cierta premura de tiempo.

- No todos los organismos de la Administración colaboran a fondo en una investigación, remitiendo al Instructor los documentos que éste les solicite.
- No existe, a pesar de las circulares específicas de la DGMM, un criterio general de ejecución de los expedientes, por lo que se aprecian grandes diferencias entre éstos, por su concepción, ordenación, etc.

5.5. ANÁLISIS DE LOS CASOS REALES

Entramos en el trabajo de campo de la Tesis: de los muchísimos expedientes por mí revisados, he realizado una selección de aquellos referidos a siniestros, evitando interferir con expedientes motivados por denuncias debidas a maniobras controvertidas o cualesquiera otros que no recojan sucesos referentes a siniestros con daños personales, materiales o contaminación. La selección no existe, en cambio, en función de la entidad del siniestro; en ningún caso preterí los accidentes menores o con menos repercusión social en aras de “enriquecer la Tesis” con casos de mayor cuantía. Al fin y al cabo, lo que analizo son los expedientes, no los accidentes.

Para su mejor comprensión y para mantener el rigor sistemático, todos los expedientes se han analizado de acuerdo con un mismo esquema común:

1. Una “Introducción”, para plantear brevemente las circunstancias generales del caso y de su expediente administrativo.
2. Una “Descripción de los hechos” desglosada en diferentes apartados, al objeto de fijar con detalle los elementos que configuran el siniestro y el expediente. Estos apartados son: “Fuentes informativas”, con el fin de determinar la procedencia de la documentación, testimonios, pruebas y demás actuaciones; “Cartas”, pues casi siempre es conveniente representar en una carta náutica la secuencia de acaecimientos, para analizar las circunstancias del entorno y su posible influencia en el accidente, así como para visualizar la evolución del mismo; “Esquemas cinemáticos”, representados en la misma carta, en una rosa de maniobras o en papel en blanco, para hacer más inteligibles los movimientos de los buques y analizar objetivamente los mismos.
3. Cita, sin entrar en detalles, de la “Legislación aplicable”, tanto en el orden internacional como en el nacional, así como los usos y costumbres marineras. Imprescindible para conocer a qué estaban obligadas las tripulaciones antes, durante y después del siniestro.
4. El análisis detallado del “Informe administrativo” y bajo este epígrafe una “Descripción” del mismo en su aspecto material y físico y el análisis de su contenido, agrupando las conclusiones acerca del mismo en “Aciertos” y “Deficiencias”.
5. Unas “Conclusiones” a modo de cierre y recapitulación del estudio.

Advertir que no en todos los casos es necesario cumplimentar la totalidad de apartados del planteamiento general: V.gr., resultaría innecesario el esquema cinemático en un accidente con el buque amarrado al muelle. Las horas indicadas, salvo que se diga lo contrario, son las oficiales. Los convenios internacionales del ámbito marítimo suelen expresarse mediante siglas o acrónimos (ver glosario). Los casos se han ordenado cronológicamente; en el mismo orden se pueden consultar en el anexo a esta

Tesis las fotocopias de los expedientes originales, cuya lectura previa o paralela al análisis respectivo recomendamos. Dicho lo cual, pasamos al análisis de cada caso, iniciados por los epígrafes que les sirven de título (compuesto éste por el nombre del buque y el tipo de accidente).

5.5.1. BUQUE "CALI" A LA DERIVA

1 INTRODUCCIÓN

El "Cali", un granelero chipriota de 206 m. de eslora, navegaba en lastre el 19-04-93 a 33 millas de cabo Silleiro con rumbo norte. A las 08 horas, se le pararon los generadores eléctricos y el motor principal, poco después se le paraba también el generador de emergencia y el barco quedaba a la deriva, con viento moderado de componente oeste que le hacía abatir hacia la costa. La tripulación inexperta no fue capaz de reparar la avería, cuya causa se achacaría más tarde a un mal uso de los generadores.

Enteradas las autoridades españolas, ante el peligro para los tripulantes y de contaminación, deciden enviar un remolcador que, el día 20, lleva al buque, que ya se encontraba a 3,6 millas de la costa, hasta un fondeadero seguro en la ría de Vigo, donde en días posteriores es reparado.

Los funcionarios de la Comandancia de Marina de Vigo supervisaron las operaciones y elaboraron el informe que estudiamos, emitido el 29-04-93

2 DESCRIPCIÓN DE LOS HECHOS

a. FUENTES INFORMATIVAS

En el expediente figuran las declaraciones, muy someras, del Capitán y del Jefe de Máquinas, así como las descripciones y narración de los dos inspectores de seguridad de la Comandancia de Marina; estas últimas, en un tono muy profesional. Se incluyen también determinados certificados del barco, pero falta el seguimiento que del

asunto realizó el Centro Zonal de Coordinación del Salvamento (CZCS) de Finisterre. No se cita la procedencia de las cartas meteorológicas incluidas.

b. CARTAS

La fotocopia de la carta náutica incluida en el expediente es poco clara, pero suficiente. No indica explícitamente el momento de hacer firme el remolque ni la derrota hasta el fondeo, si bien este último puede ser un dato prescindible.

c. ESQUEMAS CINEMÁTICOS

Se encuentran incluidos en la carta citada, ya que en la misma se señala la deriva del "Cali" desde el momento del fallo en las máquinas hasta que se hizo firme el remolque. No son necesarios más esquemas, ya que no se vio involucrado en el asunto ningún otro buque ni se efectuaron maniobras reseñables.

3 LEGISLACIÓN APLICABLE

Como ya se adelantó en la introducción y se estudiará posteriormente con más detalle, la causa desencadenante del fallo en las máquinas fue la impericia de los tripulantes, los cuales se mostraron después incapaces de solucionar la situación creada, por tanto deberán tenerse en cuenta las normas contenidas en el STCW.

El "Cali" quedó sin luces de situación, esta situación hace pensar en un defectuoso mantenimiento de los motores auxiliares y de las baterías, según especifica el SEVIMAR.

La incidencia desde el punto de vista de la navegación deberá estudiarse de acuerdo con las normas del RIPA.

En cuanto al riesgo de contaminación, aunque no pasó de la potencialidad, implicaría al MARPOL.

España ha hecho suyos los convenios citados, pero, además, deberá tenerse en cuenta que nuestro ordenamiento jurídico concede facultades en cuanto a supervisión y control del tráfico marítimo, contaminación, aplicación de medidas de urgencia y cautelares a la Dirección General de la Marina Mercante, de acuerdo con la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Son competencia de la jurisdicción ordinaria y por tanto no se citarán en lo sucesivo en estos análisis las responsabilidades derivadas de la violación de la normativa general (Código de Comercio, Penal, etc.).

El Capitán es en todo momento el responsable de su buque, debe conocer exhaustivamente este, así como las aguas por las que navega cuando no lleva práctico. Es una buena práctica marinera el dar cuenta lo antes posible de cualquier incidencia en la navegación a la autoridad ribereña, así como prever y aminorar las consecuencias de las mismas, por la seguridad de la navegación, del buque y del entorno natural.

4 EL INFORME ADMINISTRATIVO

a. DESCRIPCIÓN

Consta de 25 folios: una portada, a continuación el trabajo elaborado por los mismos inspectores de la Comandancia que supervisaron las operaciones a bordo (compuesto por una introducción, dos tablas con datos técnicos del buque y de la tripulación, análisis meteorológico, relación cronológica de los hechos, análisis de los aspectos mecánicos y náuticos del incidente, exposición puntual de 16 circunstancias notables en el accidente) y unas conclusiones finales. Como anexo, varios certificados

del barco, declaración del Capitán y del Jefe de Máquinas, un informe del Memorandum of Understanding (MOU) realizado en Vigo y una carta de la zona del incidente.

b. ACIERTOS

- i) En primer lugar, debemos aplaudir que este informe haya sido realizado por los mismos funcionarios que supervisaron las tareas de rescate. Aunque tal identidad de personas sea lógica y no impida ulteriores auditorías, no siempre se produce en los informes administrativos.
- ii) Se trata, además, de profesionales del mar, como evidencian las expresiones vertidas en el informe, su dominio de la situación –no pasó de un incidente lo que estuvo a punto de ser una catástrofe– y, en general, el estilo del trabajo.
- iii) Se trata de un informe conciso, en el que no se incluyen documentos ajenos al tema ni redundantes.
- iv) En general, es un informe claro y correcto, ordenado y profesional. Leyéndolo, es fácil comprender los hechos.

c. DEFICIENCIAS

- i) Destaca la falta de una serie de documentos que necesariamente debieron producirse, pero que no figuran en el expediente: Carpeta del incidente del CZCS de Finisterre; informes de los capitanes de los remolcadores intervinientes (“Ría de Vigo” y “Alonso de Chaves”) ya que el remolque no se produjo de manera habitual sino, al parecer, en contra de la voluntad del Capitán del “Cali”; informe oficial de un Inspector de Buques acerca de las averías de la máquina; comparecencia del Capitán y del Jefe de Máquinas del “Cali” ante la Autoridad de Marina para aclarar la mayoría de los hechos, en particular su conocimiento del buque,

cuál consideraban que fue la causa de la avería, por qué no se avisó al CZCS, por qué se oponían al remolque, etc. ; acta de entrega de la fianza o aval bancario e informe en formulario OMI normalizado.

- ii) En ningún momento se menciona la normativa aplicada y aplicable; creemos que todo informe debe referirse siempre a la legislación correspondiente, a fin de definir el ámbito legal o no de los hechos, actuaciones, resoluciones, y otras diligencias que se produzcan.
- iii) Las dimensiones y en general todas las unidades deben ponerse en el sistema español, evitando el uso de unidades inglesas como los pies.
- iv) Faltan documentos expedidos en papel oficial. En concreto, la notificación de paralización entregada al Capitán del "Cali" va escrita a mano, en papel sin membrete, firmada por un funcionario -se supone- sin aclarafirma ni sello. La validez legal de esta notificación es, por lo menos, discutible, incluso más si analizamos el texto de la misma. Después del punto v, transcribo dicha notificación.
- v) El propio informe no tiene fecha, salvo la de la portada, ni firma ni sellos.

Transcripción del escrito citado en el punto iv:

April 21st 93

Local Time 18.30

By the present be informed that you are not allowed to leave your present position (Vigo Anchorage) until obtain the clearance from Harbour Master Office.

From H.M.O.

By order

(ilegible)

Received

Master M/V "Cali"

(ilegible y sello)

Observaciones:

1º Es una notificación "be informed" de una resolución "you are not allowed" que no se cita (art. 58 de la LRJPAC, Ley 30/92)

2º No se indica a quién va dirigida

3º "H.M.O." se supone que son las siglas de "Harbour Master Office", órgano que no existe en España, debería decir "Comandancia Militar de Marina" (literlmente, en español).

4º El texto en inglés, si bien puede facilitar su comprensión por parte del interesado, incumple el art. 36 de la LRJPAC, Ley 30/92, sobre lengua de los documentos administrativos.

5º No se citan las circunstancias de la impugnación (misma Ley, art. 58,2).

d. CONCLUSIONES

Se trata de un expediente bien elaborado en lo técnico-marítimo, pero con graves carencias en cuanto al formalismo administrativo. Estos expedientes, además de información al órgano superior, tienen valor jurídico en caso de reclamaciones, recursos, denuncias u otras actuaciones contempladas en la ley. Por ello, es fundamental

su correcta ejecución, ajustándose en todo momento a las pautas marcadas por la Ley 30/92 y disposiciones de desarrollo de la misma. Todos los documentos administrativos contenidos en el expediente están sujetos a estas normas.

5.5.2. NAUFRAGIO DEL “NUEVA CONCHA”

1. INTRODUCCIÓN

El presente expediente recoge los incidentes y actuaciones motivados por el naufragio de una embarcación auxiliar del pequeño pesquero “Nueva Concha”; como resultado del accidente, murió el Patrón del barco. Los hechos ocurrieron el 06-05-93 en las islas Cíes, con viento en calma y mar tendida, mientras dos tripulantes pescaban desde la gamela auxiliar; una ola hizo zozobrar a esta y el Patrón, que no sabía nadar, se ahogó.

Un Inspector de Seguridad Marítima realizó el informe que analizamos.

2. DESCRIPCIÓN DE LOS HECHOS

a. FUENTES INFORMATIVAS

El expediente, en su introducción, cita explícitamente sus fuentes: entrevistas con los marineros supervivientes del “Nueva Concha”, con patronos y tripulantes de otras embarcaciones presentes en la zona aquel día y con el médico que atendió a los naufragos. Señala también, como fuente informativa, la inspección del lugar y de la embarcación por parte de los “instructores” (en plural) del expediente.

Por la reconstrucción de los hechos, da la impresión de que también fueron consultados los tripulantes del helicóptero de rescate

b. CARTAS

En la copia del expediente que se conserva en los archivos de la Capitanía Marítima de Vigo, no se incluye carta alguna, si bien el índice señala la inclusión de cuatro planos de la zona del accidente.

Los croquis, esquemas y planos pueden ser de gran utilidad y por tanto muy recomendables para representar desarrollos cinemáticos, zonas o superficies pequeñas o detalles diversos; sin embargo, es siempre recomendable la inclusión de la carta náutica del lugar del accidente. En este caso, parecen suficientes dos cartas: una general de la ría y otra de la zona de As Pinelas.

En cualquier caso, las copias de los expedientes que se conserven en las dependencias administrativas deben ser completas.

c. ESQUEMAS CINEMÁTICOS

Dado el tipo de incidente, no es necesaria la inclusión de estos.

3 LEGISLACIÓN APLICABLE

No procede, en este caso, la aplicación de normativa internacional o, en todo caso, se contempla esta como nacional al haber sido incorporada por España a su ordenamiento, como ocurre con el RIPA, STCW, manuales de la OMI 751 y 948. Sin olvidar la exigencia de saber nadar para obtener la Libreta de Inscripción Marítima LIM, obligatoria para embarcar en España.

En lo que se refiere a las normas consuetudinarias, establecidas por los usos y costumbres, se trata de un caso típico en el que la costumbre cede a la inseguridad por conseguir algo de pesca. Los marineros se arriesgan demasiado, confiados en su experiencia y conocimiento de las aguas. Sobre la seguridad en la pesca de bajura, cfr. Ref. 35; págs. 11 a 21. Ref. 34; págs. 85 a 99.

En casos de extrema violencia del tiempo o mar, la Autoridad de Marina puede ordenar el “Cierre” del puerto (prohibir la salida al mar de los barcos). De igual

modo, podrían establecerse prohibiciones o condicionantes para las faenas de pesca en zonas especialmente peligrosas.

4 EL INFORME ADMINISTRATIVO

a. DESCRIPCIÓN

Se trata de un informe muy breve, compuesto por diez folios y cuatro planos, en el que destaca su falta de vinculación a algún organismo o entidad, al no haberse utilizado papel oficial ni sellos. Sabemos, por deducción lógica, que es un informe oficial elaborado en una dependencia de la Administración, la Capitanía Marítima de Vigo, y por un funcionario Inspector de Seguridad Marítima.

b. ACIERTOS

El tono general del informe revela la formación náutica de su instructor: léxico, modismos y sobre todo el análisis de las causas del accidente y las conclusiones finales son los propios de un profesional del mar.

Es un informe bien ordenado, escueto, fácil de seguir y, en lo puramente físico, bien impreso (lo cual no siempre se produce, en detrimento de la inteligibilidad sobre todo de las fotocopias).

c. DEFICIENCIAS

En primer lugar, destaca el ya citado “anonimato” o desvinculación del expediente: No hay documentos en papel de oficio, no hay firmas ni sellos, faltan escritos de remisión. No se menciona a qué organismo esta adscrito el Instructor ni para quién hace el informe o quién le ordenó elaborarlo. Entre otras ventajas, la inclusión de

los documentos oficiales en los informes facilita la investigación posterior y posibilita la ampliación de datos.

Un informe debe ser conciso, pero completo. A este le sobra el índice de la página 1, pues consta de sólo catorce folios, y la lista de características técnicas de la embarcación nodriza, que no interviene en el accidente. Por el contrario, destaca la falta de:

- i) Los formularios OMI de accidentes marítimos y de hombre al agua.
- ii) Carpeta correspondiente del CZCS de Finisterre.
- iii) Comparecencia del tripulante superviviente.
- iv) Informe del Forense sobre la causa y la hora de la muerte.
- v) Fotocopias de la documentación del barco y de los tripulantes.
¿Habían superado estos el preceptivo reconocimiento médico previo al embarque?

El Instructor señala en la introducción que *“la finalidad de este informe no es establecer culpabilidades”*. Entendemos que una de las finalidades del expediente es el descubrimiento de responsabilidades administrativas y que estas no se pueden soslayar; en cuanto a las responsabilidades penales, si se encontraran indicios razonables, estos deben ponerse en conocimiento del ministerio fiscal.

El lenguaje administrativo debe ser muy preciso y, en las exposiciones, narrar con buen estilo los hechos pero evitando la tendencia literaria a novelar; tal es el caso de expresiones como *“todo es angustia, confusión y turbulencia”* (pág.4); *“José ha tragado mucho agua, tose continuamente y, con voz entrecortada, dice que de allí no saldrán con vida”* (pág.5); *“la entrada de un golpe de mar como el que hizo naufragar su embarcación, los hubiese despedazado contra los acantilados”* (pág.5). En cambio, son muy útiles las aclaraciones de determinados modismos marítimos locales, por

ejemplo “'bolo' (cebo vivo), 'socheo e cachón' (palabras gallegas que, aproximadamente, podrían traducirse por turbulencia)” (pág.5).

En la reconstrucción de los hechos (folio 4), no se determina bien la hora en que se separan la embarcación nodriza y la gamela, pero, sobre todo, resulta que el “Nueva Concha” queda un marinero sin titulación, Gerardo Comesaña Campos, situación a todas luces irregular. Por cierto, el apellido consta “Comesaña” o “Caamaño” indistintamente en los folios 2, 3 y 4. Por no haber fotocopias de la documentación de los tripulantes, el nombre queda sin aclarar.

En cuanto al análisis de las causas y las conclusiones, encontramos que falta determinación y rotundidad; no son aceptables en un informe administrativo expresiones como “los marineros dicen ...”; “los consultados opinan ...”; “fuimos al lugar ...” (sin concretar cuándo y quién). Sorprende, en cambio, la absoluta certeza con que el Instructor asegura –pág.8- que, de haber llevado chaleco, los naufragos se hubiesen salvado.

d. CONCLUSIONES

Sobre el fondo del asunto, es claro que se trata de un tipo de accidente muy común en nuestras costas (por ejemplo, en este mismo trabajo se estudia el caso similar del “Amparito”), lo que lleva a reflexionar sobre la necesidad de establecer unas limitaciones o condicionantes sobre la pesca en según qué zonas y para qué artes y embarcaciones, todo ello en relación a las circunstancias de tiempo y mar. No se trataría de medidas inauditas, pues se producen restricciones similares a causa de las vedas (por épocas y zonas); zonas prohibidas para la pesca (debido a la existencia de emisarios submarinos, vertederos de explosivos u otros) y diferentes limitaciones no periódicas a la pesca debidas, por ejemplo, a circunstancias de navegación intensiva por regatas u otras causas.

Fijándonos en la materialidad del expediente, encontramos que la redacción de este facilita un primer conocimiento general de los hechos, pero resulta muy deficiente como informe administrativo por las causas anteriormente analizadas.

5.5.3. HUNDIMIENTO DEL “BELESAR”

INTRODUCCIÓN

El 18 de junio de 1993, mientras faenaba a unas 15 millas al oeste de cabo Villano, el arrastrero de 200 T.R.B. “Belesar”, con nueve tripulantes a bordo, sufrió una vía de agua incontrolable y de situación desconocida, que inundó progresivamente la sala de máquinas y terminó por hundir el barco en una hora, con pérdida total del mismo ya que la profundidad de 460 metros impidió su reflotamiento.

El accidente tuvo lugar entre las 10,30 y las 12 horas, con marejadilla y viento del NE de 10 a 15 nudos (olas de menos de medio metro).

No hubo daños personales ya que la tripulación abandonó el barco con toda tranquilidad en las balsas y permaneció en las mismas no más de quince minutos, hasta que fueron recogidos por el “Mercedes III”, un pesquero que faenaba en las proximidades.

La Administración elaboró el informe que a continuación se analiza y del que sorprende, en primer lugar, que haya sido realizado por funcionarios de la Capitanía Marítima de Vigo, cuando el lugar del accidente se encuentra en el distrito marítimo de Camariñas, dependiente de La Coruña. Una explicación, que no justificación, de esta anomalía podría encontrarse en el hecho de que el “Belesar” tenía su base en Marín y este puerto, con Capitanía propia, se encuentra encuadrado en la provincia marítima de Vigo. Habría que pensar, pues, que por la facilidad de interrogar a la tripulación cerca de su base, se decidió el traslado de las diligencias a Marín para, una vez en este puerto y debido a la situación marítimo administrativa de aquellos momentos –cambio de la administración militar a la civil- se produjo una segunda remisión a la Capitanía de Vigo, donde ya trabajaba un primer grupo de marinos civiles de comenzaban entonces a asumir *de facto* sus competencias.

DESCRIPCIÓN DE LOS HECHOS

a. FUENTES INFORMATIVAS

El propio informe, en su folio 2 –nota a pie de página-, explica “*El presente informe está realizado en base a las declaraciones del Patrón y tripulantes del citado pesquero*”. No hay, sin embargo, comparencias formales de los mismos, recogidas en documentos incorporados al expediente. Faltan, además, los informes del CZCS de Finisterre; declaraciones de los testigos y documentación diversa obrante en archivos oficiales, como la hoja de asiento del barco o sus certificados.

b. CARTAS

No figura en el expediente la carta correspondiente a la zona del naufragio. Hay dos cartas meteorológicas (folios 21 y 22) cuya fuente no se cita.

c. ESQUEMAS CINEMÁTICOS

No constan ni parecen necesarios, si bien podía haberse incluido un esquema explicando la maniobra de izado de las portas de pesca y la tesis del golpe de una de ellas contra el pantoque.

3 LEGISLACIÓN APLICABLE

En lo referente a la construcción del buque, elementos de achique y condiciones de inspección del casco, es de aplicación el convenio SEVIMAR. En cuanto a la eficacia de los tripulantes y su pericia en resolver la situación de emergencia, habrá que estar a lo contemplado en el STCW. El convenio de Torremolinos al no estar en vigor sería útil sólo como referencia. El artículo 116.2.a. de la Ley 27/92 reputa infracción contra la seguridad marítima el emprender la navegación sin que el buque reúna las debidas condiciones de navegabilidad, haciendo peligrar su seguridad.

En cuanto a los usos y costumbres de la buena práctica marinera, conviene analizar siempre estos. Del informe se deduce lo inesperado y repentino de la vía de agua. El barco era antiguo, pero nada hace suponer que no recibiese un mantenimiento adecuado. Tal vez podrían haberse revisado los cuadernos de máquinas y el Diario durante la instrucción del informe, para establecer las últimas inspecciones visuales por parte del personal y/o si se habían realizado algunos trabajos en el plan de la cámara de máquinas.

4 EL INFORME ADMINISTRATIVO

a. DESCRIPCIÓN

El expediente consta de 37 folios numerados, más una portada con foto del “Belesar”; comienza con un índice al que siguen:

- i) Introducción; breve, con una inquietante nota que advierte que el informe se realizó con datos “*totalmente subjetivos*” (esta nota se comentará en su momento).
- ii) Características del buque.
- iii) Circunstancias de tiempo y mar. Lista de tripulantes.
- iv) Relación secuencial de los acaecimientos.
- v) Análisis de la vía de agua y de sus posibles causas.
- vi) Conclusiones.

Sin solución de continuidad, a los enumerados siguen una serie de documentos recogidos, en el índice, bajo el común epígrafe de “anexos”: protesta de mar del Patrón del “Belesar”, cartas e informes meteorológicos, fotocopias de ciertas páginas del Rol, fotocopia de la ficha de control hitórico de la Inspección de Buques, plano de espesores medidos del casco y copias de los cuestionarios OMI de accidentes marítimos y radiocomunicaciones.

Sobre los dos funcionarios que realizaron el informe, podemos decir, por conocimiento personal de los mismos, que ambos son marinos –uno de ellos Jefe de Máquinas- con experiencia en el mar.

c. ACIERTOS

- i) La secuencia de documentos es correcta, con una introducción concisa y completa, y una sucesión lógica de apartados.
- ii) El procedimiento especulativo para establecer la localización y causas posibles de la vía de agua parece formalmente correcto.
- iii) En relación con lo anterior, es metodológicamente acertada la investigación “*a sensu contrario*” de las causas, si bien más adelante comentaré alguna deficiencia en su plasmación práctica.
- iv) Es muy interesante la propuesta recogida en el folio 18 de incrementar el muestreo de espesores de los actuales cuatro por plancha hasta ocho o diez en los buques más grandes.
- v) Lo mismo puede decirse de la sugerencia, contemplada en el folio 19, de situar los tapones de fondo en zonas donde, de producirse un ingreso no deseado y limitado de agua, quedasen los mismos exentos de inundación.

d. ERRORES

- i) No consta que se hayan realizado varias diligencias necesarias: no hay comparecencia de los tripulantes y testigos, no se identifica debidamente el buque rescatador “Mercedes III”, nada se habla de la compañía aseguradora (de las investigaciones de esta, de los informes que puede haber solicitado. De hecho, no sabemos si existe o no un seguro).

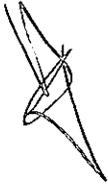
- ii) Faltan una serie de documentos, algunos ya citados: carta de la zona del siniestro; fotocopia de la hoja de asiento; certificados y libretas de navegación de los tripulantes, así como del despacho; faltan los informes, declaraciones y comparecencias (si se realizaron) de los tripulantes y testigos. No se incluye copia del Diario ni consta que se haya leído el mismo. Faltan los planos del barco: que haya ardidado el astillero (folio 19), no significa que el armador, o la propia Inspección de Buques, no tengan copia de los mismos.
- iii) Aunque se incluyen, encontramos que están incompletos o defectuosos los siguientes documentos:
- Hasta el folio 19 (incluido) no hay un solo sello, firma o papel de oficio; lo mismo ocurre con los folios 21, 22, 23, 30 y 32. La falta de documentos oficiales, le resta categoría administrativa al informe.
 - En el folio 2, se da una sonda en brazas. Es importante emplear unidades nacionales, pues facilita la inteligencia del asunto. Una braza son 1,6718 metros. Lo mismo ocurre con las horas, pues, salvo anotación expresa en contrario, entendemos que son las horas oficiales españolas (como ejemplo de excepción a este criterio, en las carpetas del CZCS, se emplea la hora zona).
 - Referente a la inundación, no sabemos cuál es la altura del volante (folio 6), a qué hora se detectó la vía de agua (folio 7), tampoco conocemos cómo fueron calculados los caudales de inundación y las presiones.
 - Los folios 30 y 31, según el índice, son una ficha de la Inspección de Buques que se limita a enumerar cronológicamente las inspecciones realizadas y los

- certificados expedidos. Dichos folios no se leen bien; habría sido necesaria una transcripción, ya que está escrita a mano.
- El plano de espesores (folio 32) medidos en los astilleros de Placeres (Pontevedra) no tiene fecha, Tampoco consta quién lo realizó.
 - En los cuestionarios OMI –folios 33 a 37- se recogen una serie de medios de salvamento no empleados; somos partidarios de hacer constar los que efectivamente intervinieron en el rescate, no los disponibles, ni siquiera los –supuestamente- movilizados. En el folio 35, figura como código de causa del accidente el 05 –“operaciones incorrectas”- lo cual no se justifica en ningún momento a lo largo del expediente. Habría sido más adecuado poner la 00 –“causa desconocida”-. Dentro del informe OMI de radiocomunicaciones, emplea la expresión “a viva voz” para referirse a la comunicación por el canal 11 de VHF, es más propio decir “en lenguaje claro”.
- iv) La argumentación de los instructores resulta floja o precipitada en los siguientes casos:
- El último párrafo del folio 10, es algo ingenuo por obvio.
 - Parece precipitado rechazar la colisión con algún objeto semihundido - folios 11 y 12- ya que no tenía por qué haberse oído ni visto.
 - Por las declaraciones de los tripulantes, hay que descartar la entrada de agua por la bocina, las tomas de mar o las tuberías de fondo, así es innecesario el análisis de los folios 14 y 15.
 - En el informe OMI - folio 35-, se destacan dos hechos principales: la ausencia del Jefe de Máquinas “*en el momento del accidente*” y “*no arrancar la bomba del motor principal*”. En realidad, el Primer Maquinista no se encontraba a bordo

-no sólo “en el momento del accidente”- y la bomba del motor principal no arrancó porque este no se pudo poner en marcha (folio 6), si bien, no aclara exactamente los motivos de esta imposibilidad.

- Por último en este apartado, los instructores no contemplan la posibilidad de concurrencia de dos o más circunstancias provocadoras de vía de agua, por ejemplo haberse soltado remaches en una zona corroída o un golpe con un objeto flotando entre dos aguas contra una zona debilitada del casco.

v) En el expediente, quedan sin respuesta una serie de preguntas que simplemente enunciamos:

- 
- ¿Por qué no embarca el Primer Maquinista? (folio 5).
 - ¿Cómo el engrasador no se percató antes de las 10,30 horas de la inundación? (folio 6).
 - ¿Por qué se utilizó el canal 11 y no el 16 de VHF para pedir socorro? (folio 6).
 - El agua alcanzó el generador (folio 7) ¿No había otras bombas? Parece deducirse una disposición inadecuada del generador, demasiado cerca del plan.
 - ¿Por qué deducen los instructores (folio 10) que la vía de agua estaba entre el volante y la reductora?.
 - En el folio 8 –relación secuencial de hechos- dice que el “Mercedes III” estaba “a unas dos millas” del “Baluarte; según el folio 20 –protesta de mar del Patrón- “se encontraba a 5 o 6 millas”. ¿Cuál era la posición exacta de ambos buques?.
 - En el folio 37 –informe OMI de radiocomunicaciones- se afirma que la radiobaliza no se zafó y se hundió con el buque. ¿Cuál era la fecha de caducidad operativa de la radiobaliza? ¿Por qué no la cogieron a mano y la hicieron firme a las

balsas? ¿La había comprobado el Inspector de Radio? ¿Estaba bien estibada?.

- vi) De la lectura del expediente, se deducen determinadas circunstancias no resaltadas por los instructores:
- En la fecha del hundimiento, faltaban dos días para que caducase el certificado de Navegabilidad y once para que caducase el de Francobordo, no así el de las balsas (para el que faltaban nueve meses), la capacidad total de estas era de 28 plazas, con un mínimo de 16 si sólo se habrían las dos más pequeñas, de sobra para los 9 tripulantes a bordo. En realidad, sólo con una de las balsas más pequeñas –8 plazas- hubiera sido suficiente. De un total de doce enrolados, faltaban tres (un 25% de absentismo parece que debe ser poco habitual).
 - ¿No se pudo comunicar por una radio auxiliar o teléfono móvil el abandono? Repetimos el hecho extraño de utilizar el canal 11 en lugar del 16.
 - No se estudia si se utilizaron las puertas de la cámara de máquinas –folio 19- aún no siendo estancas, su resistencia estructural podía haber retrasado el hundimiento. No se dice si eran metálicas.
 - El “Mercedes III” tardó 35 minutos en llegar, habría que aclarar a qué distancia real estaba, porque parece bastante tiempo.
 - No se trata de levantar insidias ni de iniciar informes con prejuicios, pero si un armador decidiese deshacerse de un barco con 33 años, seleccionaría una tripulación adecuada y esta, a su vez, escogería unas circunstancias de tiempo, mar y profundidad y abandonaría el buque, tras abrir las válvulas de fondo, de un modo muy similar a como lo hicieron en el caso que nos ocupa. Simplemente mencionamos una posibilidad

que nos asalta por la simple lectura del expediente y que habría motivado un estudio de las condiciones del seguro y del tiempo de enrole de cada tripulante, así como una más amplia toma de declaraciones a fin de dar cumplida respuesta a las preguntas del punto vi) anterior y a otras que se dedujesen de las comparencias. Los propios instructores afirman, acertadamente, en el folio 16 que las vías de agua no debidas a golpes bruscos suelen “avisar”.

- vii) Por último, citar que el índice no recoge los folios posteriores al 31 o más bien, salvando un pequeño error de numeración, del 33 al 37. Son los formularios OMI que, en realidad, no estaban incluidos en el expediente. Consideramos que estos cuestionarios deben incorporarse al expediente completo, por cuanto se cumplimentan a partir del mismo y son un resumen útil. Además, lo cierto es que forman parte de las diligencias practicadas e informes evacuados y, por tanto, deben incluirse, al menos, copias de los mismos ya que los originales se remiten a la OMI.

e. CONCLUSIONES

Se trata de un informe bien concebido en su estructura y epígrafes, detalla los hechos pormenorizadamente y analiza las causas posibles de la vía de agua con un método válido. Pero resulta incompleta la investigación y recogida de datos; a todas luces faltan las comparencias y declaraciones escritas de los tripulantes y testigos. Aunque no explícitamente planteadas, quedan sin responder, como hemos visto, muchas preguntas: desde luego, la fase de instrucción se resolvió expeditivamente. El caso exigía una mucho mayor recopilación de información; así queda patente en la citada al principio “nota” de la página 2, donde los instructores declaran que los datos para los cálculos de la inundación son “*totalmente subjetivos*”. El

Instructor debe requerir informes técnicos cuando los precise: de ingenieros navales, de meteorólogos, de médicos forenses, etc.

5.5.4. CONTAMINACIÓN “EGUZKIA”

1 INTRODUCCIÓN

El presente expediente obra incompleto –le falta la Resolución– en el archivo de la Capitanía Marítima de Vigo. No obstante, lo estudio porque figuran su iniciación e instrucción y del análisis de estas se pueden deducir varias consecuencias interesantes.

El 17 de agosto de 1993, apareció una mancha oleosa junto al buque “Eguzkia”, de bandera española, atracado en el puerto de Santa Eugenia de Ribeira. Un funcionario de la Administración Marítima inició un procedimiento contra dicho buque, al encontrarlo responsable del vertido.

2 DESCRIPCIÓN DE LOS HECHOS

a. FUENTES INFORMATIVAS

Se limitan a una: el Capitán del “Eguzkia”. El Instructor no consulta al guardamuelles ni a los tripulantes de los barcos amarrados próximos (si los había, pues no consta en el expediente nada al respecto). Tampoco constan declaraciones de los maquinistas del mismo barco ni de los posibles testigos del vertimiento.

b. CARTAS

No figura en el expediente un plano del puerto de Ribeira, indicando la situación de amarre del “Eguzquia”, con lo cual no es posible saber si en la zona había otras posibles fuentes del vertido, como buques en tránsito, emisarios de tierra, camiones, cisternas de residuos, etc.

c. ESQUEMAS CINEMÁTICOS

No proceden en el presente caso, salvo los correspondientes a las corrientes locales, por si estas hubiesen podido trasladar la mancha oleosa al costado del “Eguzkia”, en relación con el epígrafe anterior.

3 LEGISLACIÓN APLICABLE

En principio, el Reglamento de policía del puerto de Ribeira y la Ley 27/1992 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Es de aplicación el MARPOL en lo referente a las instalaciones para tratamiento de residuos a bordo. En lo referente al procedimiento sancionador, habrá que estar a lo dispuesto en la LRJPAC, Ley 30/1992. En cuanto a la toma de muestras por contaminación marina, existe un manual para su correcta ejecución publicado por la Dirección General de la Marina Mercante en 1995 [ref. 38]

5 EL INFORME ADMINISTRATIVO

a. DESCRIPCIÓN

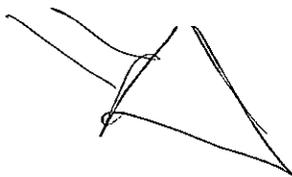
No puede llamarse con propiedad expediente a este conjunto de documentos, pues como he dicho y repetiré más adelante, no cumple los requisitos de un procedimiento administrativo: el expediente sancionador como materialización documental del procedimiento sancionador. Se trata de siete documentos ordenados cronológicamente en lo que pretende ser un expediente sancionador: comienza con el Acta de infracción, a la que siguen dos fotos del vertido, una manifestación escrita del Capitán del “Eguzkia”, el acta de la toma de muestras de la mancha, notificación al Capitán y consignatarios del aval exigido y, por último, este aval asumido por la aseguradora. Los folios no están numerados, lo cual tampoco es necesario por ser sólo siete.

b. ACIERTOS

- i) Se trata de una adición de documentos oficiales, no meros folios mecanografiados; es decir estamos ante los originales.
- ii) Es correcta –por necesaria- la ratificación del consignatario español respecto del aval de la aseguradora inglesa. La Administración había exigido un aval bancario, por lo que suponemos que el señor Manuel Bouzas Moure representa a un banco, pues firma a continuación del consignatario con un sello ilegible.

c. DEFICIENCIAS

- i) El Acta de Infracción contiene una serie de defectos, el primero de ellos basta, a nuestro entender, para invalidarla:
 - No concreta la presunta infracción –se supone que vertido de hidrocarburos al mar- ni determina el presunto infractor –se supone que el Capitán del “Eguzkia”- pues no menciona explícitamente al sospechoso de causar el vertido.
 - La primera parte de la redacción del acta resulta improcedente, pues narra unos hechos ajenos a la mancha de hidrocarburos y a sus circunstancias. Nombra al buque ‘Eguzkia’ en tres ocasiones, pero no identifica al consignatario.
 - No determina el alcance de la mancha oleosa: “*extensión de unos 80 metros*” parece significar 80 metros cuadrados, pero también puede querer referirse a 80 metros de longitud paralelamente al barco; no indica el espesor –medido directamente o calculado por el color y comportamiento de la mancha.



- El Acta está firmada P.O., pero no indica qué Orden. En las fechas del asunto, agosto de 1993, no estaban legalmente creadas las Capitanías Marítimas, no existía el Capitán marítimo de Ribeira, sino el Jefe de Inspección Marítima de Ribeira, quien podía perfectamente levantar el Acta e instruir el correspondiente expediente, bajo la autoridad del Comandante de Marina de Villagarcía.
- ii) Las fotografías que se unen al expediente no incluyen la fecha en que se sacaron, la hora y por quién. En la foto nº 2, se aprecian diferentes residuos flotantes no contemplados como contaminación en el resto de los documentos.
- iii) En el manifiesto presentado por el Capitán del "Eguzkia", firma un "Recibí" el señor Gabino Silva Fernández como Capitán Marítimo, lo cual contradice la firma P.O. del Acta de Infracción.
- iv) El Acta de toma de muestras, además de no especificar la hora, cita como ejecutor al "Capitán Marítimo en funciones" y está firmada por el "Capitán Marítimo" Gabino Silva Fernández, aunque al final del texto se autotitula "en funciones". Unido a las firmas comentadas anteriormente, el cargo real del funcionario queda sin aclarar.
- v) El siguiente documento, recoge la notificación que se realiza el día 19 al Capitán del "Eguzkia" y a su Consignatario. Se les exige un aval bancario de un millón de pesetas previo a la autorización para salir del puerto (despacho de salida), pero no indica quién dictó tal Resolución ni el número, fecha y referencia de esta. Además, según este documento, el Consignatario es "Luis Martínez, S.A.", mientras que en el siguiente, al dorso, firma con fecha del día siguiente como Consignatario "P&J Carrasco, S.L."

- vi) Introduce un nuevo factor de confusión el escrito de remisión de la “Ayudantía Militar de Marina de Caramiñal”, donde al parecer trabajaba, según el Acta de Infracción, el Capitán Marítimo Instructor.

d. CONCLUSIONES

Aún incompleto, le falta la Resolución final y la constancia de qué se hizo con el vertido -¿quién lo recogió, se disolvió, se dejó estar?- el expediente resulta tristemente útil para comentar con un ejemplo real cómo no se instruye un procedimiento administrativo; de hecho, sus fases son más implícitas que explícitas: iniciación, nombramiento del Instructor, notificación, prueba, audiencia, propuesta de resolución, resolución y ejecución o recurso. El conjunto resulta anulable por varios de los motivos ya expuestos.

5.5.5. DESAPARICIÓN “CHOLIÑAS”

1 INTRODUCCIÓN

El yate “Choliñas”, de siete metros de eslora, salió el día 12 de septiembre de 1993 de Finisterre a las cuatro de la tarde con tres personas a bordo. Nada se volvió a saber hasta que los equipos de búsqueda, movilizados por la falta de noticias, encontraron restos de la embarcación al día siguiente en la boca de la ría de Villagarcía, recorridos dos tercios del camino entre Finisterre y Sanxenxo, el destino previsto del “Choliñas”. Posteriormente, se encontraron dos cadáveres. El tercer tripulante y la embarcación desaparecieron.

El tiempo era tan malo que desaconsejaba absolutamente la navegación de pequeños yates: vientos del SW fuerza 6 y más –45 km/h- , visibilidad regular a mala por brumas y aguaceros, fuerte marejada –olas de viento de dos metros- y mar de fondo con olas de tres metros. La escala de Beaufort considera que el grado 6 imposibilita la navegación de embarcaciones menores.

Aunque la zona del naufragio corresponde a la provincia marítima de Villagarcía de Arosa, el informe administrativo se instruyó en Vigo, sin que de su lectura ni de mi memoria por mi propia responsabilidad en el mismo como coinstructor, pueda establecer el motivo de este traslado.

2 DESCRIPCIÓN DE LOS HECHOS

a. FUENTES INFORMATIVAS

El folio tercero del expediente enumera las fuentes informativas en las que se basa el mismo: el CZCS de Finisterre –si bien no consta la carpeta correspondiente, el Patrón de un pesquero que halló restos, el tripulante desembarcado

del “Choliñas” la víspera del accidente y diferentes familiares. Se citan, asimismo, el Registro de Buques y el astillero constructor.

b. CARTAS

Tanto las náuticas como las meteorológicas y de olas incluidas son adecuadas y suficientes. Son fotocopias de las correspondientes cartas, pero claras y adaptadas por su tamaño a los folios del expediente.

c. ESQUEMAS CINEMÁTICOS

La carta del folio 27 incluye el trazado de una derrota supuesta o posiblemente seguida por el “Choliñas”. Se trata de una derrota lógica, técnicamente bien determinada, pero más propia de un barco grande que de un pequeño yate. Creemos que el “Choliñas” habría escogido una derrota mucho más próxima a tierra, pasando por el interior de Sálvora, buscando abrigos naturales sin acercarse demasiado a la costa, pero sin llegar a alejarse siete millas como se propone en el comentado folio 27.

3 LEGISLACIÓN APLICABLE

Básicamente parece de aplicación el capítulo V del SEVIMAR, así como la Ley 27/1992 de puertos del Estado y de la Marina Mercante, en su artículo 116.2.e).

Los usos y costumbres son muchas veces norma, especialmente en el mar, por eso consideramos oportuno contemplar la buena práctica marinera en este apartado. En la introducción, al principio del expediente, nada se dice sobre las condiciones del tiempo y mar, pero estas eran muy malas. Ya hemos comentado que desaconsejaban la navegación de toda embarcación menor. A la vista de los informes

meteorológicos, podemos afirmar que el Patrón del “Choliñas” se arriesgó en una singladura despreciando cualquier cautela. Con temporal, no salen ni los pesqueros de bajura, los marineros más experimentados en esta agua.

Sin justificar esta salida, en caso de tener que realizarla necesariamente, debería haberse llamado antes de la partida por radio a un centro de seguimiento – CZCS, club náutico,...- y mantener con este un contacto periódico, por ejemplo darle la posición cada hora o cada media hora, hasta la llegada.

5 EL INFORME ADMINISTRATIVO

a. DESCRIPCIÓN

Los dos instructores, uno de ellos yo mismo, acababan de ingresar en la Administración, con lo cual su experiencia en la tramitación de expedientes y realización de informes era nula. Mi participación ocupó un segundo momento en la instrucción del expediente: ordenar y redactar el material recabado por mi compañero. En el aspecto material, la presentación es cuidada: 44 folios encuadernados y numerados, con una portada con foto del modelo de la embarcación, lugar y fecha del siniestro.

El expediente está dividido en dos partes: una primera totalmente elaborada por los instructores, compuesta por la introducción, características técnicas de la embarcación, relación cronológica de las tareas de búsqueda y análisis de las posibles causas del accidente. La segunda parte, bajo el epígrafe “Anexos”, incluye los formularios OMI, fotocopias de la hoja de asiento, planos de la embarcación, cartas, informes meteorológicos y liquidaciones de la Inspección de Buques referentes a los certificados.

b. ACIERTOS

Destaca la ya comentada buena presentación del informe, lo que facilita su manejo y lectura. Como aciertos –si bien con matices- señalamos:

- i) Las fuentes informativas para la elaboración del informe, referidas en la nota del folio 3, son amplias en su número y buenas por su calidad: CZCS de Finisterre, el tripulante desembarcado del “Choliñas” y familiares. Llama la atención que no se recojan los testimonios directos, como fotocopia de la carpeta del CZCS o la toma de declaración o comparacencia del tripulante desembarcado. No consta si se realizaron indagaciones en el CZCS o en el puerto de salida, sobre en qué circunstancias, no sólo de tiempo y mar sino personales, se hizo el “Choliñas” al mar.
- ii) Los folios 5 a 11 detallan cronológicamente las labores de búsqueda. Tal vez se fuerza un poco el sentido del informe, pues narra operaciones efectuadas hasta diez días después del naufragio, seguramente para dejar muy claro el interés de la Administración por recuperar los restos y cadáveres. Lo consideramos más un acierto en cuanto a exposición que por su procedencia en este informe. Tampoco aclara cuándo se dieron por finalizadas oficialmente las operaciones de búsqueda.
- iii) La importancia de no despreciar ninguna pista ni arrojar a la papelera pequeñas notas no reflejadas en documentos mayores: como folio 14 bis figura un cálculo informal del consumo de combustible del “Choliñas”. Se ve que es una nota incluida en el expediente como un añadido oficioso, pero sirve para demostrar que los instructores consideraron la posibilidad de que el

accidente tuviese como causa o concausa el agotamiento del combustible del yate. Personalmente, recuerdo que los datos técnicos de consumo por caballo de potencia y hora nos los suministró por teléfono un ingeniero del astillero constructor. Más adelante desarrollaré la tesis que en esta nota informal se apunta, pero no se contempla en los documentos “oficiales” del expediente.

- iv) Son muy completos los informes meteorológicos y las cartas incluidas, de lo mejor que hemos visto en informes administrativos. Incluso podría prescindirse de los correspondientes al día 13 (folios 31, 32, 35 y 36) si bien estos justifican la dispersión y desaparición de los restos del naufragio.

c. DEFICIENCIAS

Agrupadas por sus ámbitos, encontramos las siguientes:

- i) Las que afectan al expediente en su materialidad documental:
- Falta el número o referencia del expediente; no hay claves, ni siquiera registros de entrada o salida.
 - El índice se corresponde mal con el resto del texto; además de la ingenuidad de citarse a sí mismo (dice “Índice ... 2”), pero en el folio 2 está la Introducción. Como errata no tiene mayor importancia, pero se repita hasta cuatro veces (folios 5, 12 y 17).
- ii) Las que dificultan el entendimiento del expediente o pueden inducir a error en su interpretación:
- Se penaliza la lectura e inteligencia del informe cuando –folio 2– describe la matrícula del yate en vez de escribirla directamente.

- La embarcación desapareció, no se trata en sentido estricto de una “*pérdida total*” como definen los folios 3 y 23.
 - El pesquero “Ariño” se cita sólo por su nombre, sin identificarlo mediante su matrícula o, al menos, su puerto base.
 - En la necesariamente breve introducción –folio 2- parece prescindible la relación de singladuras del “Choliñas” antes de su última salida de Finisterre
 - En la línea 6 del folio 12, donde dice “*intensidad*” parece querer decir “*visibilidad*”, si bien lo citamos como mera errata.
 - Los folios 43 y 44, en francés, no están traducidos, aunque no son muy importantes, pues corresponden a un folleto comercial referido al modelo de serie al que pertenecía el “Choliñas”.
- iii) Los cuestionarios normalizados de la OMI –folios 22 a 26- y el administrativo –folio 16-. Presentan varios errores y deficiencias. Debemos tener presente que estos cuestionarios se remiten a la OMI y a la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM) con independencia del resto del informe; van a ser leídos y procesados por funcionarios que no saben del accidente más que lo que leen en cada uno de dichos cuestionarios:
- En el cuestionario administrativo, para uso de la DGMM, el “Choliñas” se identifica exclusivamente por su nombre, sin citar la matrícula ni el tonelaje.
 - Las respuestas al mismo cuestionario son reiterativas y confusas; por ejemplo, recuperar cadáveres días después del accidente no es utilizar medios de “*salvamento*”, por mucho que el diseño y uso primordial de la embarcación sea este.

- En el mismo, a la cuestión 6, responde alargándose mucho; si no transmite señal de socorro, ya se entiende que ninguna estación va a retransmitirla.
- En la casilla del cuestionario OMI –folio22- correspondiente a número o letras distintivas, habría que haber puesto la matrícula, porque sirve para identificar el registro de la embarcación, lo que, tal como está, no consta.
- En el mismo folio se produce otro error, a nuestro juicio importante: dar la situación del naufragio aproximando a la décima de minuto las coordenadas. Quien lea sólo este cuestionario creerá que la situación del accidente está perfectamente determinada, cuando en realidad no se conoce. Mejor habría sido poner las coordenadas hasta el minuto con aclaración de supuesta/aproximada.
- En el mismo folio 22, se ha dejado sin cubrir la casilla “Hora del Accidente”. Esta, en efecto, es desconocida, pero puede cubrirse con esta anotación –desconocida- o bien indicar, aclarándolo expresamente, la última hora a la que fue visto y la primera en que apareció un resto: 16,00(12) y 12,00 (13).
- En la página 2 del mismo cuestionario menciona que se comunica la falta de noticias del “Choliñas” a las 06,10z (08,10 oficial) del día 12; esto es imposible, ya que el yate zarpó de Finisterre el día 12 a las 16 horas oficiales. La hora correcta parece ser las 06,10 oficiales del día 13.
- Continuando en el mismo folio, en el apartado de asistencia/salvamento enumera medios de búsqueda de restos que, como ya hemos comentado, no son asistencias prestadas al buque.
- En la última página del cuestionario, el código de causas del accidente no se adecúa a la realidad deducida del expediente:

figuran las claves 05 (operaciones incorrectas), 06 (fallos en asegurar los dispositivos de estanqueidad), 40 y 44 cuando debería ser la 99 (causa desconocida). Podemos admitir la 40 y la 44 (tiempo meteorológico).

- El folio 25 es un cuestionario de la OMI sobre radiocomunicaciones; su mera cumplimentación resulta engañosa, de modo que si lo lee quien desconoce las circunstancias reales del accidente, creará que la latitud del mismo se puede precisar a la centésima de grado y pensará que la causa está perfectamente determinada incluso en sus fases, pues leerá *“inundación y posterior hundimiento”*.

iv) Otras deficiencias:

- No obran en el expediente las copias de los certificados del “Choliñas” (SEVIMAR y Navegabilidad). Deducimos que estaba autorizada a transportar hasta ocho personas por el despacho (folio 17); documento este donde no consta la titulación del Patrón ni la duración del despacho (como ya se hace en los nuevos modelos actualmente en uso).
- El folio 21 es un recibo de haber abonado las tasas por la inspección, es sólo un indicio de haber sido inspeccionado unos días antes y haber superado satisfactoriamente dicha inspección. Así, no es exacto el segundo párrafo del folio 12, donde se afirma que la embarcación fue reconocida el 13-07-93. Resulta impropio el documento incluido como folio 20, una nota interior de remisión de certificados, pues redundante en lo que el folio 21 expone mejor.
- En el folio 4, *“Datos de inscripción del buque”*, la matrícula del mismo está mal escrita, ya que es 7^a-VI-2-23 y no 7^a-VI-2-23-90, pues a las embarcaciones matriculadas en el año 1990 no se les pone el año del folio.

d. CONCLUSIONES

Con los aciertos y deficiencias comentados, en conjunto del expediente revela una instrucción inexperta y una simplificación en las hipótesis sobre las causas posibles de la desaparición –mejor que hundimiento- del yate “Choliñas” y su Patrón [sobre el análisis de aboebajes, cfr. Ref. 32; págs. 297 a 311]. No se considera la posibilidad de abordaje por un buque mayor, incendio, vía de agua u otras.

Amigos del Patrón, que conocían el barco, consultados informalmente por mí, algún tiempo después de la desaparición, coinciden en que aquel era imprudente y este podía embarcar más agua en la bañera que la que evacuaba por los imbornales. A propósito de la imprudencia de este Patrón, desgraciadamente no exclusiva del mismo, creo que sería bueno que todos los navegantes deportivos se documentasen más en los aspectos relativos a la seguridad a bordo. En el mercado se encuentran libros específicos de amena lectura, así el “*Manual de supervivencia en el mar*” de Jack H. Coote [ref. 44].

Por último, vamos a desarrollar los cálculos de consumo de carburante según los datos del folio 14 bis del expediente, sin que esto signifique que el objetivo, siquiera colateral, de este trabajo sea el análisis de los accidentes; se trata de salvar un apunte del expediente que no merece el olvido:

- El día 11 el “Choliñas” fue de Sanxenxo a Corcubión en 9 horas; si la distancia es de 48 millas, resulta una velocidad media de 5,5 nudos; con un consumo de 20 l/h hace un gasto de 180 l. El día 11 consumieron, por tanto, casi todo el depósito de combustible (200 l).
- Es de suponer que volvieron a llenar el depósito en Corcubión o en Finisterre, con lo cual habrían tenido combustible

suficiente, aunque no con un amplio margen, para regresar a Sanxenxo el día 12.

- Si el día 12 salieron a las 16 horas y era previsible hacer la travesía en no menos de 9 horas (capacidad del depósito); al mal tiempo habría que sumar como dificultad la oscuridad de la noche a partir de las 21,30 horas. Si en lugar de llenar completamente el depósito, o habiéndolo hecho se produjo un mayor consumo, y llevaban bidones adicionales, debieron recargar en la mar, seguramente con el motor parado y consecuente riesgo de atravesarse a las olas. En ese momento, la vulnerabilidad de la embarcación era máxima.

Es una mera hipótesis, pero vale la pena tenerla en cuenta por verosímil para sacar consecuencias de futuro.

5.5.6. ENCALLAMIENTO DEL “NUEVO TORRE DE LIKONA”

1 INTRODUCCIÓN

El 15 de septiembre de 1993, el arrastrero “Nuevo Torre de Likona” (en lo sucesivo NTL) se dirigía al puerto de Santa Eugenia de Ribeira después de faenar en los caladeros de cabo Silleiro. La visibilidad era reducida por llovizna, las olas de 3 a 4 metros y sopaba viento del oeste de fuerza 1 a 2 (unos cuatro nudos, brisa muy débil).

De repente, los patrones se dieron cuenta de que estaban demasiado cerca de tierra, quisieron maniobrar, pero el timón no respondió e instantes después encallaron al sur de la isla de Sálvora. La tripulación abandonó el buque saltando a tierra. No se produjeron daños personales ni contaminación.

El expediente administrativo sobre el asunto lo instruyó la Capitanía Marítima de Vigo, si bien el accidente tuvo lugar en aguas de la provincia marítima de Villagarcía de Arosa. No consta el motivo por el que se trasladó la instrucción.

2 DESCRIPCIÓN DE LOS HECHOS

a. FUENTES INFORMATIVAS

En primer lugar, los tripulantes del propio buque siniestrado, quienes presentaron sendas declaraciones y respondieron en comparecencia a las preguntas de los instructores del expediente. Además, consta en el expediente la carpeta del CZCS de Finisterre, informes de la empresa de trabajos subacuáticos “Tecnosub”, los planos del barco e informes meteorológicos. Las fuentes son, por tanto, completas.

b. CARTAS

Figuran en el expediente tres fotocopias de la misma carta; la más clara, la foliada con el número 45, si bien en esta no se marcó el lugar del encallamiento.

No se incluyen cartas meteorológicas, pero los informes al respecto son suficientes.

No aparece en las cartas la derrota prevista ni la posiblemente seguida, sólo sabemos que el NTL procedía del sur.

c. ESQUEMAS CINEMÁTICOS

No constan en el expediente, cuando habrían sido de gran utilidad para esclarecer los hechos. Se pudo haber indicado a los patronos que trazaran la derrota aproximada seguida. Cabe, desde luego, que estos no hayan sido capaces de recordar los últimos movimientos del barco, o que les haya sido imposible reproducirlos debido a la confusión que envolvía aquellos momentos, según sus propias declaraciones.

3 LEGISLACIÓN APLICABLE

Son de aplicación al caso el RIPA y el STCW . En el capítulo de usos y costumbres, las recomendaciones para la guardia en el puente de la Cámara Internacional de Navegación y considerar que después de faenar, los pescadores vuelven cansados y con prisa; suelen conocer bien las zonas donde navegan y ceden confiados a la rutina; como se verá, los patronos del NTL rebajaron demasiado la guardia.

Existen unas recomendaciones específicas de la OMI sobre práctica de los patronos y tripulantes de pesqueros en seguridad [Ref. 69]. Este mismo documento tiene una segunda parte [Ref. 70] que incluye importantes sugerencias sobre el material de seguridad en la pesca, ambos documentos van destinados a los gobiernos y son sólo recomendaciones.

3 EL INFORME ADMINISTRATIVO

a. DESCRIPCIÓN

Consta de 72 folios y una portada: en una primera parte, hace una breve introducción explicando el accidente, las características del buque, el tiempo meteorológico, los tripulantes y un análisis y conclusiones sobre las posibles causas. La segunda parte –la más extensa, desde el folio 12 al final- recoge a modo de anexos los formularios OMI, carpeta del CZCS, declaraciones de los tripulantes, informes de inspectores, informes meteorológicos, planos del buque, cartas y seis fotos –siete con la de la portada- del barco encallado. Termina con tres folios donde se exponen incongruencias en las declaraciones de los tripulantes y errores de los mismos previamente al accidente; estos tres folios no forman parte orgánica del informe, pero se dejaron quedar en el mismo a modo de adenda informal.

Aclarar que, en el anexo del expediente, foliamos varias páginas intermedias que no estaban numeradas, en concreto: 48 a) a la 48 f); 49 a) a la 49 d); 50 a) a la 50 e); 54; 55 y 56.

b. ACIERTOS

- i) La presentación del expediente es cuidada, con sus folios bien encuadernados y una serie de fotos muy interesantes.
- ii) En el folio 12 –formulario administrativo sobre siniestros- es una buena práctica desglosar, como se hace en el punto primero, en tres partes: causas-descripción-pérdidas. Si bien, un orden más correcto sería: descripción-causas-pérdidas. Pues las causas se deducen, generalmente, de los hechos consecuentes.
- iii) Es muy acertado el incluir en los informes los documentos originales. En este que nos ocupa, los mismos van como anexos

y tienen la utilidad de permitir ampliar las líneas de investigación en un repaso posterior, como el que en este momento realizamos.

- iv) Muy interesante resulta el folio 36, una fotocopia del plano de los tanques del buque, con indicación de los que estaban llenos y la cantidad total de gasóleo a bordo. Está firmado por el 2º Mecánico, a cargo de la máquina en el momento del accidente. De esta manera, es más fácil y exacto evaluar los riesgos de contaminación por hidrocarburos y las posibilidades de alijar a un buque cisterna o a bidones.
- v) Los folios 55 y 56 -de la época, pero claramente fuera del informe oficial- los redacté yo mismo y no fueron considerados entonces. Ponen de manifiesto una serie de contradicciones y, sobre todo, de errores que probablemente habrían justificado la apertura de un expediente sancionador al Patrón al mando. Es de agradecer que, al menos, estos folios no hayan sido destruidos sino conservados junto al informe oficial.

c. DEFICIENCIAS

- i) Como errores en la confección del informe, encontramos:
 - El índice no se corresponde con las páginas a partir del documento anexo 3.
 - Cada anexo no lleva su número de orden correlativo según el índice y según se referencia en algunos textos (V.gr., folio5).
 - Determinados folios son innecesarios por cuanto tras un epígrafe, remiten a otros documentos. Así el folio 5 sobre el tiempo meteorológico que, además, repite lo ya expresado en la introducción (folio2); o el folio 6 que remite al anexo 2 bajo el epígrafe "*Relación secuencial de acaecimientos*". La

- incomodidad y confusión se incrementan en el folio 7 - análisis de las posibles causas- por cuanto no es riguroso entrar en este análisis sin haber expuesto los acaecimientos (folio 6 remite al anexo 2 para volver al folio 7).
 - De la última respuesta de la comparecencia de Patrón - folio 27- deducimos que hubiera sido más riguroso poner posteriormente la declaración del mismo -folio 25- y no antes.
 - En cuanto al orden cronológico, el folio 46 y los que siguen, por su fecha, tenían que haber corrido antes en el informe.
 - Por último, los folios 7, 8 y 9 -*Posibles causas*- y el 10 - *Conclusiones*- deberían haber sido firmados por el funcionario que los redactó
- ii) Otro grupo de deficiencias podrían encuadrarse como errores de forma y organización en la instrucción:
- De los dos inspectores de seguridad marítima que suscriben el informe -folio 3- el más antiguo había tomado posesión seis días antes del accidente, por tanto, ambos carecían de la más mínima y exigible experiencia administrativa.
 - Ya se ha comentado que el accidente tuvo lugar en aguas de la provincia marítima de Villagarcía de Arosa, no se explica por qué se instruye en Vigo.
 - Un común denominador de todos los expedientes estudiados en la presente tesis es que nunca queda claro quién es el responsable de las operaciones de rescate (salvamento/ asistencia/ búsqueda). Según algunos documentos de este informe, parece que el responsable es el llamado Capitán Marítimo de Vigo -en realidad, no lo era entre otras razones porque no habían sido creadas legalmente las Capitanías Marítimas- quien según los folios 22, 23 y 24 parece asumir una dirección que sin embargo no se concreta en ninguna

orden ni instrucción operativa. La verdadera e irrenunciable autoridad en este caso era el Comandante Militar de Marina de Villagarcía de Arosa, como queda de manifiesto en el folio 48: un escrito oficial remitido desde la Capitanía de Ortigueira que llega a la Comandancia de Vigo el día 23 de septiembre y pasa (compartían edificio) a la Capitanía de Vigo al día siguiente.

- En la comparecencia del Patrón –folio 26- se hace constar expresamente que el funcionario don Manuel Costas fue “*nombrado secretario para informar de los hechos acaecidos ...*”. Tal título se repite en el resto de las comparecencias, sin que el correspondiente nombramiento formal, que había de materializarse necesariamente en un documento, aparezca por parte alguna en el expediente. Se produce, además, la incongruencia de que el tal señor Costas firma –folio 39- como Jefe del Despacho de Buques y no como Secretario.
 - La Administración debe exigir al armador que repare los daños causados y disponga los medios necesarios para evitar otros males, pero no debe inmiscuirse en las relaciones y negociaciones entre el armador y las empresas de rescate, como parece deducirse en este caso del folio 49 b.
- iii) En cuanto a los documentos que debían obrar en el expediente y faltan, podemos comentar:
- Falta el Rol del barco, las libretas de navegación de los tripulantes, el Diario de a bordo; tampoco figuran copias de los certificados (que debía haber en el Servicio de Inspección de Buques), por ejemplo para responder al punto 3 del folio 12, y la copia del último despacho. De la narración de los hechos del folio 16, se desprende que la documentación del buque pudo haberse salvado fácilmente, dado lo sencillo del

abandono del buque. La pérdida de la misma es una responsabilidad del Patrón, por la que había que haberle exigido, al menos, explicaciones. En el folio 26, el funcionario omite preguntarle al Patrón cómo se perdió la documentación.

- iv) En lo referente a los documentos administrativos deficientemente ejecutados:
- El folio 12 –formulario de accidentes- no tiene fecha, tampoco consta la fecha del accidente ni la matrícula del barco. Falta la hora en el folio 51 y siguientes (reportaje fotográfico).
 - Cuando en cualquier cuestionario, V.gr. la carpeta del CZCS, haya casillas que rellenar referentes a número de muertos/ heridos/ desaparecidos, es preferible poner un cero que un guión, pues este último puede interpretarse ambiguamente como “nada” o “desconocido”.
 - Según el Manual de Estilo Administrativo, hay que evitar las coletillas y frases hechas de salutación o despedida. Es curioso que la persona que firmaba como Capitán Marítimo Provincial de Vigo se despide con “saludos” en los escritos a sus iguales –folios 22 y 23-, con una amenaza desorbitada a los administrados –folio 24 (hago la gracia de no reproducirla)- y con un “atentamente” a sus superiores –folio 33-.
 - A la declaración del Patrón –folio 25- se le da entrada oficial por Registro, a las otras no. No consta el motivo.
 - En la descripción de hechos del informe OMI –folio 38- sobran las dos primeras frases, sin el más mínimo interés. Lo mismo ocurre con los dos primeros párrafos del acta de inspección –folio 47- así como el punto 3º de la misma.

- v) Se acusan graves deficiencias en el tema de fondo: el esclarecimiento de los hechos, la investigación de las circunstancias y causas del accidente:
- El análisis de las posibles causas –folios 7 a 9- es correcto en su expresión, pero obvia las contradicciones en las declaraciones de los tripulantes. Así en el folio 28, el Segundo Patrón contradice al Primero al afirmar que iba solo en la guardia y que las balsas reventaron contra las rocas. Se contradice a sí mismo en la segunda pregunta del folio 29 (“¿Quiénes se encontraban en el puente?”). Estas y otras incongruencias quedan de manifiesto en los folios 55 y 56 y no insistiremos en las mismas, sólo observar que en la Conclusión –folio 10- se admiten los errores de la tripulación, pero en un tono en demasía aligerado, como no queriendo señalar al culpable: “*Nuestras conclusiones apuntan a que de haberse respetado unas condiciones mínimas ...*”
 - En las comparecencias de los tripulantes, los funcionarios no repreguntan ni indagan sobre las manifestaciones de aquellos; así, El Segundo Patrón –folio 28- afirma que el Primero, extrañado, comenzó a mirar por dónde andaba el barco. Había que haberle preguntado ¿Es que usted no lo sabía?. La misma declaración termina con una cláusula, “*Me reservo el derecho de [...] modificar esta declaración*”, que la convierte en algo poco serio y sin valor. En la cuarta pregunta de su comparecencia –folio 29- había que haberle pedido que cuantificase la visibilidad reducida. El folio 36 recoge la comparecencia del Mecánico del NTL, las preguntas son mínimas en número e interés, no se le cuestiona sobre si paró la máquina, si cayó la planta eléctrica, si salvó el Diario de

Máquinas. El funcionario Costas, que en los encabezamientos figura como Secretario, no firma ninguna comparecencia.

vi) Por último, hay una serie de errores que no hemos agrupado entre los anteriores:

- Falta en el expediente el fax nº 133 referido en la notificación al armador –folio 24- por parte del Capitán Marítimo de Vigo.
- Sobre esta misma notificación o requerimiento, hay que decir que no precisa si a bordo hay combustible o no. Según el artículo 107 de la Ley 27/1992 el armador no tiene que “*presentar un plan*” sino retirar el buque a un lugar donde no represente un peligro para la actividad portuaria –recordemos que encalló fuera de los límites del puerto-, la navegación o la pesca. En este caso, sólo puede representar un peligro para la pesca y cultivos marinos la posibilidad de derrame de hidrocarburos y, por tanto, lo esencial es alijar estos. El mismo escrito es ambiguo cuando concede “*un plazo prudencial*”, o cuando afirma “*se procedería [...] a la ejecución forzosa*”. En la línea 7, se entiende que falta “obligado”: “*quedando Vd. Como armador (obligado) a sufragar...*”. Falta el acuse de recibo de este documento tan importante y que conlleva plazos, no sabemos si el número de fax al que se envió corresponde a la oficina del armador, a su domicilio o a qué. Por último, está totalmente fuera de contexto amenazar con una “*multa de hasta 500.000.000 de pesetas*” por un accidente de las características del presente.
- En la comparecencia del Primer Patrón –folio 26- la octava pregunta –“*¿Sabe Vd. Que en caso de contaminación es responsable civil subsidiario de los daños por contaminación según el art.118.2.D de la Ley 27/1992 de 24 de noviembre de Puertos del Estado y de la Marina Mercante?*”- tiene una

formulación incorrecta: en realidad el Patrón es responsable solidario, junto con el naviero, el propietario y el asegurador.

- El cuestionario OMI de accidentes está firmado –folio 39- por el Patrón al mando y el Jefe del Despacho de Buques de Vigo y se codifica 22 como causas primarias del accidente, es decir “fallo del buque, su maquinaria o su equipo o aparato de gobierno”, en sintonía con el texto en la misma línea que atribuye la causa del accidente a la “poca visibilidad” y a la “rotura del timón”. En ninguna parte del informe se aportan pruebas, ni siquiera discutibles, de una rotura de timón.
- En el cuestionario OMI sobre radiocomunicaciones –folios 40 y 41- constan como utilizadas la frecuencia de 2.182 kHz –cuestión 3(a)- y la radiobaliza de localización de siniestros –cuestión 5-. Sin embargo, tales medios no se citan en el resto del informe. El Patrón en su declaración –folio 25- dice haber utilizado el canal 16 de VHF.
- Según el informe del CZCS –folio 19- los episodios de contaminación se limitaron a leves irisaciones. El informe de inspección visual del Capitán Marítimo de Vigo –folio 33- observa que el agua está completamente limpia; el informe de 20-09-93 de los inspectores de Villagarcía –folio 47- dice textualmente: “*en la zona no se observan indicios de contaminación*”. Sin embargo, en los folios 16, 17 y 18 consta que diversas embarcaciones estuvieron batiendo el agua con las hélices y con hidroyectores. Es posible que hayan contaminado más estos medios con sus emisiones que el buque accidentado; parece una utilización desproporcionada e injustificada de embarcaciones contra una contaminación como mucho mínima.

- En las fotos del folio 52, sobre todo en una de ellas, se observa con toda claridad que el NTL exhibía la señal bicónica unida por los vértices de buque pescando. Si, como afirman los patronos y creemos, el barco iba en navegación, no debía llevar izada esta señal. Nada se dice sobre el particular en el expediente.
- Para terminar, no consta el estado de la marea en el momento del accidente.

d. CONCLUSIONES

Se trata de un expediente elaborado con amplitud de medios materiales y humanos, buenas fuentes de información y tiempo suficiente de ejecución.

Salvando las cuestiones menores, lo cierto es que en el informe se soslaya la evidencia palmaria de una muy deficiente guardia de navegación. A lo largo del mismo, queda patente la inexperiencia de los funcionarios instructores, y no entramos a analizar la capacidad legal de alguno de ellos para actuar como lo hizo, pues se trata de una circunstancia externa al propósito de esta tesis.

5.5.7. ABORDAJE “HERMANOS GANDÓN”-“NINA”

1 INTRODUCCIÓN

El 9 de noviembre de 1993, el arrastrero “Hermanos Gandón”, con base en Marín, se dirigía a caladeros atravesando el dispositivo de tráfico de Finisterre. Sobre las 23,10 horas, colisionó –en circunstancias no aclaradas- con el buque-tanque liberiano “Nina”, dentro de dicho dispositivo de tráfico a la altura de cabo Toriñana. Las circunstancias de tiempo, mar y visibilidad eran malas.

Además de los daños materiales, el “Hermanos Gandón” sufrió la pérdida de un tripulante.

El correspondiente informe administrativo se instruyó en la Cpitanía Marítima de La Coruña, pero una parte del mismo se elaboró en la Capitanía Marítima de Marín.

2 DESCRIPCIÓN DE LOS HECHOS

a. FUENTES INFORMATIVAS

La principal fuente está representada por las declaraciones de cuatro de los diez tripulantes del “Hermanos Gandón”, pues se centran en el accidente, mientras la carpeta del CZCS se ocupa fundamentalmente de la búsqueda del marinero desaparecido. El informe meteorológico -una certificación- sirve como complemento para demostrar que las circunstancias de tiempo y mar no justifican de ninguna manera lo sucedido, ni la visibilidad reducida (2 km.) es presentada como concausa.

b. CARTAS

En el informe figuran dos fotocopias en las que queda bien determinado el lugar de la colisión, sin que parezca necesario añadir nada más.

c. ESQUEMAS CINEMÁTICOS

No constan en el expediente y serían muy esclarecedores, ya que las declaraciones de los tripulantes, como se verá, resultan poco precisas e incluso contradictorias en lo referente a los rumbos y movimientos de ambos barcos. Ciertamente en la Capitanía de Marín sólo se contaba con los testimonios de la tripulación del "Hermanos Gandón", pero los patrones de este buque debían haber plasmado en un esquema cinemático sus versiones del asunto.

3 LEGISLACIÓN APLICABLE

Evidentemente el RIPA será la norma a debatir en este caso, y aunque el mismo se remite en diferentes ocasiones a la buena práctica marinera, en el caso que nos ocupa la conducta de ambos barcos está lo suficientemente reglamentada como para no depender del arbitrio, por supuesto en lo posible, de los capitanes o patrones al mando [cfr. Ref. 37].

4 EL INFORME ADMINISTRATIVO

a. DESCRIPCIÓN

Como se ha adelantado en la introducción, el presente no se trata de un informe propiamente dicho, sino de un expediente en el sentido riguroso de agregación sucesiva de documentos; falta la parte expositiva y las conclusiones de los funcionarios redactores.

Los documentos se encontraban en el archivo de la Capitanía Marítima de Marín, sin orden dentro de una carpetilla, por lo cual procedimos a secuenciarlos de modo que de su lectura se conozca al principio somera, pero rápidamente, lo sucedido mediante los cuestionarios OMI, que dan una visión global, para, después, profundizar en los diferentes aspectos. Una vez ordenados los folios y retiradas gran cantidad de fotocopias repetidas, las numeramos.

Aunque el presente no sea un expediente completo y terminado, como el resto de los estudiados en esta tesis, no por ello resulta baladí ni menos digno de análisis, pues contiene la totalidad de las actuaciones realizadas sobre uno de los dos buques involucrados en el abordaje y de los aciertos y errores de su instrucción depende el conjunto del informe.

b. ACIERTOS

Es apreciable el esfuerzo por cumplimentar todos los cuestionarios OMI y recabar el informe meteorológico oficial, la carpeta del CZCS, el Diario de Navegación, la hoja de asiento y la toma de declaración de los patrones y algún tripulante, todo ello referido al “Hermanos Gandón”.

c. DEFICIENCIAS

- i) En la cumplimentación de los documentos:
 - En general, no se identifican debidamente los buques involucrados: falta la matrícula del “Hermanos Gandón” y el indicativo del “Nina”, así como las matrículas de los pesqueros que colaboraron en la búsqueda del marinero desaparecido, los “Generosa” y “Golondrina”. Todo ello en los formularios OMI –folios 1 a 7-. En los mismos, tampoco se identifica a las personas citadas: en el folio 3 no sabemos

quién es Eugenio Area. En el punto 2 del folio 6, donde lo que interesa es el cargo, no el nombre, de quien llamó al CZCS por radio. Queda por saber dónde está el caladero de “La Quiniela”, dato importante, pues permitiría saber si el “Hermanos Gandón” tenía que cruzar necesariamente el dispositivo de separación de tráfico.

- En el folio 2, en la descripción, no consta la banda del “Nina” que sufrió la colisión. En el mismo folio, en la descripción de la asistencia, se indica la hora 22,30 que, lógicamente, debe ser zona, pues en el folio anterior perteneciente al mismo documento- se da como hora oficial del accidente las 23,10.
- En el folio 4 –cuestionario sobre radiocomunicaciones- en su apartado 3 (c) dice “*tripulante citado*”, pero no se cita antes ni después. En el folio 7, punto 2, no adjunta las copias que dice.
- Los propios formularios no están bien redactados: el folio 3 – página 3 del cuestionario OMI sobre accidentes marítimos- tiene dos apartados de confusa interpretación: *Anótense los hechos principales encontrados y Anótese la acción emprendida*. ¿Qué “hechos”: los desencadenantes del accidente o los errores humanos o las enseñanzas aprendidas o todo ello?. ¿La “acción emprendida” se refiere a la tomada por el siniestrado o por la Administración?. En el mismo, en la antefirma dice *Persona que produzca la información*, expresión ingrata a nuestra lengua, cuando podría decir simplemente “Informador” o “Persona que informa”. Lo mismo ocurre en el folio 5. El cuestionario sobre hombre al agua –folio 6- no pregunta dónde ocurrió el hecho.
- Conviene que los funcionarios cuiden el lenguaje y así eviten el poco deseable gerundio de posterioridad (folio 3 en *acción emprendida*: “*cambió su rumbo al Rv 045 parando*

máquina”). Lo mismo puede decirse de las expresiones ambiguas (en el folio 10 –carpeta del CZCS- a las 22,38: ¿qué significa “*resultado negativo*”?). En la misma carpeta, conviene cuidar la letra: a 23,44, la lancha SVA-4 parece un yate llamado “Suay” y a 23,07, la abreviatura de Subdirector General –“*Stor.Gl*”.- no es la habitual. En el mismo documento, en su portada –folio 9-, dice que la visibilidad era “*buena*”, en contradicción con el informe OMI –folio 1- y el Diario de Navegación –folio 34.

- ii) Respecto a la desaparición de un tripulante del “*Hermanos Gandón*”:
- De la simple lectura del cuestionario OMI sobre hombre al agua –folio 6- no se deduce que la desaparición tenga nada que ver con otro incidente (en este caso, una colisión); incluso en el punto 3 parece descartar cualquier concomitancia, lo cual es engañoso e inexacto.
 - El cuestionario administrativo –folio 7- en su punto 5 explica que “*se utilizaron chalecos y aros salvavidas que fueron lanzados al agua*”, lo que hace pensar que el naufrago fue visto, pero no fue así ya que nadie le vio caer ni en el agua. En realidad se trata de una maniobra recomendada por los técnicos del CZCS de Finisterre –folio 10- y ejecutada cumplidamente por la tripulación –folio 20- consistente en ir arrojando los chalecos y aros con luz cada 50 metros dentro de una zona donde se presumía que podía haber caído el marinero. Se trata de una acción injustificable, pues deja al resto de la tripulación de un barco con daños estructurales –las puertas estancas no cerraban tras la colisión- sin medios individuales de salvamento, incluso sin la posibilidad de emplear estos si más tarde se viese al marinero en el agua.

Recordemos que el buque regresó a Marín, según la declaración del técnico de pesca –folio 20- “*por miedo a los daños que pudiera tener el barco*”.

- Nada se sabe de la caída, incluso si el propio marinero decidió arrojarse al agua asustado en los primeros momentos de desconcierto, cuando todos gritaban “*nos hundimos*” (declaraciones de los tripulantes). Tampoco consta fehacientemente, pero no parece que el “*Hermanos Gandón*” se alejase del lugar de la colisión (y de la supuesta caída del marinero) pues en los instantes previos al abordaje paró la máquina y metió a estribor –cuestionario OMI y declaración del Patrón- por lo que, de haber quedado vivo, consciente y haber resistido el frío, el naufrago pudo haberse acercado nadando al buque.
- iii) Las declaraciones y comparecencias de los tripulantes del pesquero resultan, en general, vagas y, a veces, contradictorias. No concretan si el golpe fue muy violento, la extensión de los daños y su cuantificación. Algunas de las preguntas de las comparecencias pueden, y deben, ser coincidentes para todos los testigos, lo que no se produce en este informe. En general, en las comparecencias, el Instructor se limita a preguntar sobre cuestiones ya contestadas en las respectivas declaraciones, de tal modo que dichas comparecencias no aportan nada nuevo ni clarifican la cuestión. En las mismas se produce, además, un error al presentarse en el encabezamiento el Instructor como *Secretario* -¿dónde está el nombramiento?- y firmar después como *Jefe de Inspección Marítima*.
- iv) Los movimientos de los buques en los instantes previos al abordaje son, en realidad, desconocidos, pues unos tripulantes vieron venir al “*Nina*” por la proa –declaración de un marinero

en el folio 23 y del técnico de pesca en el folio 20- pero otros manifiestan que el “Nina” les alcanzó –el Patrón en el folio 17 y el Diario en el folio 35. Sólo en la comparecencia de un marinero –folio 25- se hace constar cuál fue la banda del “Nina” afectada: la de estribor.

- v) Por último, desciframos las claves empleadas en el Diario de Navegación, ya que no constan en el informe: a 20,00 hora oficial: rumbo verdadero, 350; viento del 250; olas de 1 metro; visibilidad de 2 km. y nubosidad variable como tiempo presente. En la casilla “Corredera” debe anotarse la distancia navegada que marca este instrumento, pero da la impresión, por las cifras, que anotaron la velocidad y esta era muy reducida, como si fuesen arrastrando.

d. CONCLUSIONES

Este expediente es un ejemplo de cómo se pierde mucha información por no interrogar bien a los testigos. No se sabe si la visibilidad era reducida o no, no se sabe si hubo derrames contaminantes, no se sabe cuál fue la evolución cinemática que acabó en abordaje. Quien lea sólo los cuestionarios OMI, en particular el de hombre al agua, va a hacerse una idea del accidente que no se ajusta a la realidad. Con estos antecedentes, no parece posible que el informe consecuente –elaborado, como se ha dicho, en la Capitanía Marítima de La Coruña- resulte esclarecedor.

5.5.8. BUQUE "MIRO" A LA DERIVA

1 INTRODUCCIÓN

El "Miro", matrícula 3ª-CO-3-1586, un pesquero de 11,75 m. de eslora, se encontraba, en la mañana del día diez de noviembre de 1993, a unas cinco millas al oeste de las islas Cíes cuando se le paró el motor y quedó a la deriva, con viento suave del sur y mar rizada.

Tras intentar arreglar el motor y no conseguirlo, el Patrón llama por VHF a otro pesquero que, a su vez, retransmite la petición de remolque al CZCS de Finisterre, y este envía un buque de salvamento que remolca al siniestrado hasta Portonovo, adonde llegan a las 20,30 horas del mismo día.

La Capitanía Marítima de este puerto elaboró el correspondiente informe, emitido el 22-11-93.

2 DESCRIPCIÓN DE LOS HECHOS

a. FUENTES INFORMATIVAS

El expediente es el que obra en la Capitanía Marítima de Portonovo e incluye las declaraciones del Patrón del "Miro", comentarios del Capitán Marítimo, la carpeta del CZCS y un escrito sobre el asunto de la Capitanía Marítima de Muros, puerto base del pesquero. Además, figuran fotocopias de la documentación del barco y de sus tripulantes. Se cita como fuente informativa, en un documento, a un mecánico de motores marinos de Portonovo.

b. CARTAS

No hay carta náutica alguna en el expediente. Esta deficiencia impidió corregir un error en la posición declarada del siniestro: la latitud 42°04',55 N corresponde a las costas gallegas al sur de cabo Silleiro, una posición notablemente más meridional que la referida por el Patrón (*“unas cinco millas al oeste de las islas Cies”*).

Tampoco hay cartas meteorológicas.

c. ESQUEMAS CINEMÁTICOS

No se incluyen ni parecen necesarios ya que el viento, de ser cierto lo expresado por el Patrón, abatiría la embarcación hacia el norte, no aproximándola a tierra. Tampoco se generaron situaciones de peligro por aproximación a otras embarcaciones.

3 LEGISLACIÓN APLICABLE

De la lectura del expediente se deduce que en principio de conculcó la legislación en lo referente al despacho, así la Ley 27/1992 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, en concreto los artículos 115.3.g; 116.2.a y 116.3.b.

En lo referente a los usos y costumbres, el caso, en su simplicidad, se presenta turbio, da la impresión de que los tripulantes del “Miro” no actuaron como si estuvieran pescando.

4 EL INFORME ADMINISTRATIVO

a. DESCRIPCIÓN

Consta de 39 folios sin numerar, algunos de los cuales se repiten; carece de portada y es más bien una adición sucesiva de documentos que un informe articulado en secciones, anexos, esquemas, etc. formando un todo único en torno a la exposición de los hechos y el análisis de los mismos.

Elaborado por el mismo funcionario que supervisó las condiciones para el despacho de salida de Portonovo, pero que no intervino en el remolque; incluye dos descripciones de los hechos: una muy breve y otra algo más extensa, la comparecencia del Patrón ante el Capitán Marítimo y el resto de la documentación indicada en el apartado 2.a.

Destaca un folio manuscrito sin firma titulado "*Comentario crítico a lo declarado por D. Manuel Martínez Díaz, Patrón del pesquero Miro, en su comparecencia de fecha 10 de Noviembre de 1993*". En el mismo, se destacan cinco aspectos poco claros o incongruentes, que no se dilucidan en ningún momento: la hora de fallo del motor, la ausencia de despacho previo, la carencia de certificados, el error en la posición manifestada y el funcionamiento o no del VHF. Sorprende que el informe se cierre sin aclarar estos extremos.

b. ACIERTOS

- i) Figura una transcripción mecanografiada de la carpeta o informe del seguimiento del asunto por parte del CZCS de Finisterre, cuyo original manuscrito puede ser de difícil lectura. Este tipo de transcripciones son siempre aconsejables, pero deben correr unidas al original, no separadas del mismo, como

- ocurre en este informe, y mencionar expresamente que se trata de una transcripción.
- ii) El “*Comentario crítico*” plantea los principales interrogantes que quedaron sin responder en el informe. Es loable que los haya identificado, pero sorprende que, consciente de la existencia de los mismos, el Instructor no haya intentado solucionarlos. Un acierto –encontrar incongruencias en el expediente- no se ve completado por otro: aclararlas.
 - iii) Al final del expediente hay un útil, aunque reducido, directorio. En todos los expedientes resultaría conveniente contar con una lista ordenada de las direcciones y teléfonos de las personas y entidades concernidas.

c. DEFICIENCIAS

- i) La carencia más llamativa es la falta de actuaciones por parte del Instructor, de acuerdo con el “*Comentario crítico*” ya referido.
- ii) Según el informe del CZCS, el “Miro” estaba *a la deriva*; por otra parte, en la posición indicada por el Patrón –“*unas cinco millas al oeste de las islas Cíes*”- la profundidad sobrepasa los cien metros. Sin embargo, el Patrón declara que “*fondearon en la situación indicada*”. Esta última afirmación es poco verosímil, el Instructor debió aclararlo.
- iii) No se indaga si la llamada inicial del “Miro” fue de socorro en general por el canal 16 de VHF o dirigida, por otro canal, al buque “Ramona Pan Álvarez” y por qué no habló directamente con el CZCS. El informe de este y la declaración del Patrón son contradictorios –VHF averiado o en normal uso-, discrepancia que queda sin solventar.

- iv) Por todo lo anterior y dada su importante intervención en lo sucedido, había que haber incluido en el expediente una declaración, mejor una comparecencia, del Patrón del “Ramona Pan Álvarez” y una segunda comparecencia del Patrón del “Miro”.
- v) La carpeta del CZCS dice que consta de cuatro páginas, en el expediente sólo hay tres.
- vi) La latitud reseñada en varias ocasiones a lo largo del expediente parece ser errónea. En vez de 42°04',55 N da la impresión que debería ser 42°14',55 N, al oeste de las islas Cíes. Este error persistió por no haber marcado la posición en la carta. La longitud 009°01' W parece correcta.
- vii) Dando por buena la posición $l = 42^{\circ}14',55 \text{ N}$; $L = 009^{\circ}01',00 \text{ W}$, “cinco milla al oeste de las islas Cíes”, queda por aclarar por qué se remolcó el “Miro” a Portonovo, distante 12,8 millas y no a Cangas (10,5 millas), a Bayona (10,5 millas) o a Bueu (12,2 millas).
- viii) Queda, asimismo, sin establecer la hora de parada del motor: las cuatro de la tarde del día diez, según el Patrón; antes de las dos del mediodía, según el CZCS. Si este recibe la primera llamada del “Ramona Pan Álvarez” a las 14,45 del día diez, y teniendo en cuenta que antes de pedir ayuda, la tripulación del “Miro” intentaría reparar la avería, hay que pensar que esta se produjo en la mañana del mismo día, seguramente antes de las doce horas. Para terminar de complicar las cosas, en el informe OMI se expresa el momento del fallo de la máquina en los siguientes términos: “*A primeras horas de la mañana, el motor comienza a fallar, hasta que, instantes después, se para*”. Es decir, la máquina se paró a primeras horas de la mañana del día diez, pero sin determinar el momento. En el mismo documento, en su

página 1, da una hora exacta en la casilla correspondiente: "06,00".

- ix) Parece que el Instructor tenía que haber realizado una inspección minuciosa del "Miro", incluyendo sus elementos de seguridad, establecer si estaba en disposición de pescar o no, si llevaba cartas y otros elementos de navegación, estudiar el Diario de Pesca y las últimas anotaciones en la carta.
- x) En el aspecto administrativo, es evidente que el "Miro" incumplía la legislación en cuanto a despachos. Debían constar en el expediente una fotocopia del Rol con los últimos despachos, así como fotocopias de los reconocimientos médicos de los tripulantes y alta de los mismos en la Seguridad Social. Los certificados previos de Seguridad Radioeléctrica y de Navegabilidad incluidos en el expediente llevan fecha de 15-11-93; es decir, posterior al incidente. El día diez, ¿tenía el "Miro" los certificados en vigor? Un aspecto que debió haberse aclarado, pues puede dar origen a una infracción administrativa. Por otra parte, los certificados de 15-11-93 fueron expedidos por un inspector de buques de La Coruña, cuando el "Miro" se encontraba en Portonovo. ¿Cuándo visitó el barco el inspector?
- xi) El cuestionario OMI sobre accidentes marítimos y el fax da la Capitanía Marítima de Muros informando de la carencia de despacho del "Miro" están repetidos en el expediente, esto denota desorden en el mismo y descuido en su elaboración.
- xii) En el cuestionario OMI sobre radiocomunicaciones, en su apartado 2(c), no se indica la dirección del viento y del mar.
- xiii) Queda sin indicar en qué consistió la avería del motor, extremo que tal vez no tenga en sí una trascendencia administrativa importante, pero sí puede ser útil a efectos estadísticos.

- xiv) La notificación por la que el Patrón del “Miro” se compromete a presentar una determinada documentación es impropia y puede resultar abusiva: no se identifica a la autoridad que ordena entregar los documentos, no se citan las circunstancias de la impugnación. Mucho más correcto habría sido entregar al Patrón una orden escrita firmada por el Capitán Marítimo y que el Patrón firmase un acuse de recibo.
- xv) De la lectura de los documentos incorporados al expediente, se deduce la falta de dos escritos: a) la lista de tripulantes enviada desde la Capitanía Marítima de Muros y b) copia del informe enviado al Fiscal, o el correspondiente escrito de remisión. Tal vez en este segundo informe se aclarasen puntos que quedan oscuros en el presente.
- xvi) Hay dos descripciones de los hechos firmadas por el Capitán Marítimo, ambas son breves –un folio una, uno y medio la otra, es evidente que bastaba con la segunda.

d. CONCLUSIONES

Por todo lo dicho, resulta evidente que estamos ante un expediente incompleto o precipitado pues, dejando aparte el hecho del desorden de los documentos y la repetición de los mismos, quedan sin aclarar una serie de aspectos importantes ya mencionados. Hay algunos folios numerados en la esquina superior derecha, lo que hace pensar que el informe elevado a la Capitanía Marítima de Vigo (superior jerárquica de la de Portonovo) estaba más ordenado, tal vez más completo. En todo caso, debió quedar en la Capitanía Marítima de Portonovo una copia exacta.

El motivo de las numerosas deficiencias encontradas puede estar en la escasa importancia que el Instructor concedió a este caso, tal como sugiere el escrito de

remisión del expediente del día 22 de noviembre:” ... *aunque se trata de un tema menor desde el punto de vista náutico-administrativo, ...*”

5.5.9. CORRIMIENTO DE CARGA "CAPE MALEAS"

1 INTRODUCCIÓN

El 22 de noviembre de 1993, el carguero chipriota "Cape Maleas" (en lo sucesivo, CM) navegaba frente a las costas gallegas con mal tiempo. Transportaba contenedores en las bodegas y sobre cubierta en dos tongadas. Estos últimos se desplazaron de sus lugares de estiba con el resultado de uno perdido por caída al mar y escora permanente de unos diez grados a babor por corrimiento de los otros. El CM se refugió en Finisterre. Al día siguiente, se trasladó al puerto de Vigo, donde reestibó su carga. En este último puerto se instruyó el expediente que ahora estudiamos.

2 DESCRIPCIÓN DE LOS HECHOS

a. FUENTES INFORMATIVAS

Constan en el expediente informes del CZCS, de la Inspección de Buques de Vigo, del Centro Meteorológico Zonal de Galicia, así como la protesta de mar del Capitán y otros documentos que completan una amplia cobertura de fuentes. Anotar, sin embargo, la falta de un informe sobre las circunstancias del último despacho en el puerto de Bilbao, del que procedía el CM, y la toma de declaración o comparecencia del Capitán.

b. CARTAS

No se incluye ninguna. Creemos que podía haberse dispuesto la carta del lugar del accidente y una meteorológica, pero desde luego parecen prescindibles salvo para determinar el lugar de caída y derrota previsible del contenedor perdido a la deriva.

c. ESQUEMAS CINEMÁTICOS

No proceden en este caso, pero sí podían haberse realizado unos bocetos o esquemas de las tongadas con los contenedores y sus trincajes, ya que en las fotos estos no se aprecian. De hecho, por la simple observación de las fotos, dan la impresión de haberse movido sólo los contenedores de proa, lo que no parece justificar una escora de más de 9°.

3 LEGISLACIÓN APLICABLE

Pensamos en la resolución OMI A.714(17) y en el SEVIMAR o, en un sentido más amplio, la normativa que en conjunto se aplica mediante el MOU.

4 EL INFORME ADMINISTRATIVO

a. DESCRIPCIÓN

Consta de una portada y treinta folios, en principio numerados hasta el 24, con un añadido de seis folios correspondientes a formularios sobre accidentes que, a efectos del presente estudio, numeramos correlativamente pues consideramos que procede su inclusión en el expediente. Tales formularios no vienen recogidos en el índice.

En primer lugar se presentan los datos principales del buque, suficientes sin detallar demasiado las características. Sigue una descripción de los hechos, exposición del estado del tiempo y análisis de las posibles causas del corrimiento de los contenedores. A continuación, y bajo el epígrafe genérico "*Informes*" –si bien no todos los documentos lo son- los doce folios que forman el cuerpo del expediente (en realidad, los apartados 1 al 4 son un documento más: el final resultante de la investigación). Como hemos dicho, termina el expediente con tres cuestionarios incorporados de hecho

al mismo: el OMI de accidentes marítimos, el administrativo y el OMI de radiocomunicaciones.

b. ACIERTOS

Destaca la muy pulcra presentación, con la numeración de los folios correspondiendo exactamente al índice –no siempre es así-. Por otra parte, es un buen criterio el seguido en este caso: ordenar correlativamente los epígrafes del 1 al 5 y mediante letras –a,...,l- los anexos.

La secuenciación de los documentos es correcta: comienza exponiendo los datos del buque, continúa con la descripción del accidente, estado de la mar y causas posibles.

Los anexos siguen un orden cronológico que ayuda a entender el desarrollo de los acontecimientos.

Es un acierto también el haber incluido una traducción –aún oficiosa- de la protesta de mar del Capitán del CM. Observamos algún pequeño error en la misma, pues no traduce “*Gross tons*” ni “*Net tons*”, e interpreta con libertad una expresión extraña, “*with grani*”, -línea 14- cuyo equivalente español desconocemos, suponiendo que sea correcto inglés. No se tradujeron, sin embargo, las copias del Diario de Navegación, escritas en griego.

c. DEFICIENCIAS

- i) En cuanto al aspecto administrativo-formal del expediente:
 - Está sin firmar el informe –núcleo del expediente- que ocupa los epígrafes 1 al 4. Se trata de una deficiencia grave, pues queda sin determinar el instructor del expediente, con lo que resulta este prácticamente anónimo y sin fecha, salvo la

referencia, poco concreta, de la portada “*Capitanía Marítima de Vigo. Noviembre de 1993*”.

- El epígrafe 5 titula “*Informes*” a una serie de documentos entre los cuales sólo lo son cuatro: los a, d, g y h.
- Se observa que algunos documentos están protocolizados por un notario de Vigo: la Protesta de Mar del Capitán –folio 10- y las fotocopias del Diario de Navegación –folios 20 y 21- sin que en el expediente se explique esta intervención del Notario. Tal vez los consignatarios intentaron simplemente dejar constancia de la Protesta entregada en horas en que la Capitanía Marítima estaba cerrada.
- En el último párrafo del folio 117 –informe de la Inspección de Buques- se cita una “*hoja adjunta*” que no se incluye a continuación. Suponemos que es el folio 22: *documento k) Resolución IMO A.714(17)*.
- Los folios 25 al 30 son los formularios de accidentes, cumplimentados por mí, en aquel momento funcionario en Vigo, que no había intervenido en la instrucción del expediente ni realizado inspección alguna, ni siquiera visto el barco. Consideramos fundamental que los funcionarios que elaboran los informes y expedientes hayan estado involucrados en las labores “de campo”, así plasmarán impresiones directas.
- Continuando con los mismos cuestionarios, es de notar que el administrativo –folio 28- no indica ni el lugar ni la fecha del accidente. El de radiocomunicaciones –folio 29- en el apartado 3(d) no aclara que la primera llamada del CM la recibió el CRCS de La Coruña que, a su vez, comunicó al CZCS de Finisterre –Folio 7.

- ii) Del análisis de los documentos, se desprende lo siguiente:
- Había que haber exigido responsabilidades al Capitán del CM por no haber comunicado inmediatamente la pérdida del contenedor, el día 22 a las 08 horas.
 - En el informe inicial de la Inspección de Buques –folio 11, párrafo 7- dice que “*posiblemente*” no haya corrimiento de los contenedores en las bodegas, pero no justifica esta suposición. A la inversa, en la propuesta de actuación del Capitán Marítimo –folio 13, línea 3- expone que el barco se encuentra escorado “*por posible corrimiento de su carga en cubierta*”; el corrimiento es evidente, tal vez lo que pretendía cuestionar el redactor del texto es si la escora se debía o no al corrimiento de la carga.
 - Este último documento evidencia la situación administrativamente anómala y confusa, cuando como autoridad marítima provincial firmaban el Comandante de Marina y el Capitán Marítimo. En realidad, el mando lo tenía el primero (era, pues, la Autoridad), como también se desprende de la comunicación a los consignatarios –folio 14- y de una solicitud de informe a la Inspección de Buques –folio 16.
 - El cálculo de estabilidad presentado por el CM sobre la estabilidad transversal parece hecho a bordo, pero no ofrece fiabilidad al Ingeniero de Buques de la Inspección Marítima –folio 17-. Observamos que las distancias a la línea central no llevan signo; suma todos los momentos positivamente y al final saca un KG. Tampoco son exactas muchas de las multiplicaciones, se redondea demasiado y la suma de momentos no es correcta. Tal vez habría que haberle pedido al Capitán explicaciones sobre estos cálculos.

d. CONCLUSIONES

Las deficiencias comentadas no nos parecen demasiado importantes, salvo la relativa a la comparecencia, no realizada, del Capitán del CM. Esta ausencia empaña un expediente por lo demás correcto pues, sobre todo, evita excesos de documentación o de datos, o relaciones extensas y minuciosas de hechos. Pero, repetimos, habría sido muy sencillo realizar una comparecencia formal del Capitán, dejando constancia escrita de las preguntas y respuestas en un documento que sería de los fundamentales del expediente.

5.5.10. HUNDIMIENTO “BALUARTE”

1 INTRODUCCIÓN

El día 30 de noviembre de 1993, el pesquero “Baluarte”, de 31,9 TRB y matrícula 3ª-GI-4-4-92, había zarpado del puerto de Vigo con destino a los caladeros del sur de la península. El tiempo era malo, con viento fuerte de 60 km/h y olas de 4 metros (grado 7 de Beaufort). En un momento no bien precisado, entre las 12 y las 13 horas del mismo día, encontrándose a la altura del puerto portugués de Viana do Castelo, el buque escoró a babor y no recuperó el adrizado. La tripulación, compuesta por once hombres, comprobó que la zona de proa –pique y parque de pesca– se encontraba inundada. Emitieron un mensaje de socorro que fue respondido por el CZCS de Finisterre: éste envió un remolcador y dos helicópteros. También escuchó la llamada de socorro un pesquero próximo, el “Playa Santo de Mar” 3ª-GI-3-1703. Los esfuerzos de los tripulantes por achicar la inundación no dieron resultado, por lo que tuvieron que ser evacuados por los helicópteros de rescate sobre las 16 horas. El “Baluarte” se hundió a las 18,39, en $L=41^{\circ}41',3$ N; $L=009^{\circ}16',02$ W. El único daño personal lo sufrió un marinero del “Playa Santo do Mar” que recibió un golpe en la cabeza con una estacha que se rompió.

El expediente administrativo sobre el accidente fue instruido en la Capitanía Marítima de Vigo.

2 DESCRIPCIÓN DE LOS HECHOS

a. FUENTES INFORMATIVAS

Son óptimas: por una parte, el Patrón y la tripulación del “Baluarte”; además, el informe del CZCS de Finisterre; la propia Administración en cuanto a documentos registrales como hoja de asiento y certificados de la Inspección de Buques;

informes meteorológicos. También se disponía, si bien no se recabó, del testimonio del Patrón del "Paya Santo do Mar", pesquero que auxilió desde el principio al siniestrado.

b. CARTAS

Sorprende la ausencia de cartas en este expediente. Sobre todo, prescindiendo de las meteorológicas, la carta náutica del lugar del accidente y posterior hundimiento. Habrían sido idóneas las números 42 y 41B o 42 A del Instituto Hidrográfico de la Marina.

c. ESQUEMAS CINEMÁTICOS

No un esquema cinemático, pero sí, en relación con el epígrafe anterior, habría sido muy adecuado el incluir una carta con la derrota seguida por el "Baluarte" hasta el momento de la escora, marcando la situación en ese instante, el desplazamiento del barco durante las horas de intento de adrizamiento por parte de la tripulación, situación en el momento del abandono, situación en el momento de hacer firme el remolque y, para terminar la secuencia, situación en el momento del hundimiento

3 LEGISLACIÓN APLICABLE

No parece que el Patrón del "Baluarte" haya incumplido la legislación, salvo en algún aspecto que no tiene relación directa con el accidente, así el despachar con diez tripulantes y embarcar once (Reglamento sobre despacho de buques y Convenio nº 92 de la OIT). Podríamos encuadrar como un peligro el hecho de navegar avante embarcando agua por proa, pero esta acción pudo deberse a un intento de no atravesarse a la mar. No consta fehacientemente el estado de funcionamiento del sistema de achique, aunque los certificados del barco estaban en vigor y por tanto hay que pensar que cumplía con la normativa reglamentaria.

4 EL INFORME ADMINISTRATIVO

a. DESCRIPCIÓN

Se trata de un expediente compuesto por 74 folios, de los cuales sólo están numerados los cinco primeros, por lo cual, la mayor parte del índice sólo sirve como enumeración correlativa de documentos incluidos, si bien no cita todos los que están ni están todos los que cita.

Tras la portada, estéticamente buena, sigue el mencionado índice, una tabla con los 14 datos más relevantes del “Baluarte” –omite el material del casco, un resumen de los hechos acaecidos con motivo de la inundación y posterior hundimiento, una nueva relación de las características –repitiendo la anterior aunque esta vez sí menciona el material del casco-, enumeración de los reconocimientos pasados –todos en vigor- y de los próximos, unos “*considerandos*” y la conclusión cierran esta primera parte, a la que siguen, sin solución de continuidad, todos los documentos anexos que después comentaremos.

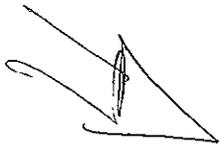
b. ACIERTOS

Nos parece un expediente poco lucido en su conjunto: la exhaustiva recopilación de documentos se desvirtúa por excesiva, a la correcta portada sigue un informe farragoso y confuso en su redacción.

Como bueno sin objeciones debo citar la alta calidad de la impresión de las comparencias de los tripulantes: las preguntas en negrita, los márgenes del papel, la numeración de los folios y el espaciado de líneas consiguen un texto agradable a la vista y fácil de leer, características nada desdeñables en cualquier documento.

c. DEFICIENCIAS

- i) Destaca, en primer lugar, la muy deficiente redacción del informe. Así en los folios 1 al 5, a pesar de la brevedad, la exposición es confusa:
- El folio 1 –resumen de los hechos- no indica a qué hora zarpó el “Baluarte” de Vigo ni dónde se hundió.
 - En el folio 4, el Instructor afirma que “*no existen alojamientos más que para 9 personas e iban 11*”, pero no explica de dónde deduce el número de alojamientos ni cómo se despachó con más tripulantes de los debidos. En los planos del buque, que corren unidos al expediente, se ven seis plazas, no nueve.
 - En el siguiente folio 5 -conclusión- comienza hablando de unas superficies libres que hacen pensar en una inundación no mencionada previamente. El punto segundo de este escrito es un ejemplo de mal estilo narrativo. Aquí termina el informe del Instructor sin que sepamos cuántos grados se escoró el “Baluarte”, a qué banda, en qué situación se hundió ni la profundidad en ese lugar.
- ii) No parece muy útil incluir como documentos anexos una larga serie de certificados que nada esclarecen las circunstancias del accidente, sino que más bien hacen farragoso y difícil de seguir el expediente. Son irrelevantes los certificados de Reconocimiento del Equipo de Pesca, Tablilla de Desvíos, Inspección de los Botiquines Dos y Tres, Reconocimiento Sanitario. Algunos resultan peregrinos: certificado de Desinsectación, de Desratización, y el indicado, aunque falta en el expediente, con el número 14: “Contrato de Suministro de Gas”. Lo mismo puede decirse del documento anexo 11, la



autorización de construcción del Director General de Estructuras Pesqueras. Creemos que habría sido suficiente incluir los certificados de Navegabilidad, Francobordo, Seguridad del Equipo, Radioeléctrico y de Balsas.

- El documento anexo 13 –certificado de pruebas de mar de 22-12-92- es un indicio válido de que el buque se encontraba en perfectas condiciones marineras el día del naufragio (sólo once meses más tarde).
 - Figuran en el índice, pero faltan en el expediente, los siguientes documentos anexos: 5, fotocopia del Rol; 8, alta en el ISM; 9, fijación de puerto base; 10, póliza de seguro; 12, acta de entrega; 14, contrato de suministro de gas; 15, garantía del motor; 23, acuse de recibo del Rol y 24, escrito de remisión del Rol a Gijón.
- iii) Se observan una serie de incongruencias entre los diferentes documentos del expediente, o bien una deficiente elaboración de estos:
- La hoja de asiento que figura como anexo 2 es de 9ª Lista, buques en construcción, aunque se titula de 3ª, buques de pesca. Prueba de ello es que no refleja la inscripción provisional, la definitiva, la entrega del Rol ni el domicilio del armador. No es algo que afecte al accidente, pero lo hacemos notar como error.
 - En la relación de tripulantes –anexo 3- figuran diez, pero en las fotocopias de las libretas de inscripción marítima –anexo 6- constan once tripulantes. Falta en la relación César Cantero Fernández, embarcado en Burela el 22-07-93 como marinero y quien, sin que se explique, no figura en la dicha relación de 29-11-93.

- Los documentos anexos 14, 18 y 19 son las comparecencias del Patrón (y armador), Segundo Patrón y Primer Mecánico del “Baluarte”. Para los dos primeros, las 23 preguntas son idénticas y al 3º se le hacen siete menos y dos más (“¿Régimen de navegación ...?” y “¿Situación en la sala de máquinas ...?”). Mediante la lectura paralela de las tres comparecencias, se comprueba que las respuestas son congruentes entre sí, pero no son esclarecedoras porque no se repregunta ni se exige precisión: así, a la pregunta “¿Condiciones meteorológicas en el momento del accidente y rumbo al que navegaban?” No se puede responder simplemente “Las condiciones meteorológicas eran adversas.” Quedan sin realizar ni responder muchas preguntas: ¿Dónde está el nombramiento de Manuel Costas Martínez como Secretario?; ¿Qué cargo desempeña, quién es el Sr. Costas?; ¿Por qué achicaban en la sala de máquinas?; ¿A qué hora abandonaron el buque? Es también cierto que en las preguntas falta acentuar los adverbios dónde, cuántas, quiénes cómo, ...
- El documento anexo 25 está compuesto por: a) Formulario del expediente administrativo, que no indica la matrícula del “Baluarte”, lugar ni fecha del accidente, no responde a la cuestión nº 3 y, por último, carece de fecha y firma. b) El cuestionario OMI de accidentes marítimos, que da como longitud del hundimiento $9^{\circ}16',2 W$, lo que hace pensar en un pequeño error, pues en la carpeta del CZCS consta $9^{\circ}16',02W$. La descripción de la secuencia de acaecimientos no está debidamente cumplimentada y en cuanto a los códigos de causas -19 y 36- no aclaran nada, pues corresponden a fallos humanos “otros” y del buque “otros”. En una nota dice que

“Se presentó protesta de mar en el Juzgado Decano de Vigo”, sin aclarar por qué se presentó en el Juzgado y no en la Capitanía y sin que corra copia de dicha Protesta en el expediente. Tampoco este documento tiene fecha ni firma. c) El cuestionario sobre radiocomunicaciones, firmado por el Patrón.

iv) Por último, varios datos fundamentales del siniestro no están debidamente reseñados, así:

- Tenemos que llegar al folio 61 –documento anexo 18, comparecencia del Segundo Patrón- para saber la hora y el lugar aproximado en que los tripulantes se dieron cuenta de la inundación.
- Es en el folio 67 –documento anexo 20, Parte de evacuación médica- y no antes, donde figura la matrícula del buque asistente “Playa Santo do Mar”: 3ª-GI-3-1703 (Lastres, Asturias).
- De igual modo, no es hasta el anexo 21 –carpeta del CZCS de Finisterre, folios 69 y ss.- donde se cita la hora de recepción de la primera llamada de socorro (13,25 del 30-11-96), la hora del hundimiento (18,39) y la posición del hundimiento.
- Según este último documento, la radiobaliza de localización de siniestros se hundió con el buque. No se hace mención especial de este hecho en el expediente, ni consta que se haya investigado si iba bien estibada.
- Si el “Baluarte” se hundió a las 18,39 y el remolcador “Ría de Vigo” había llegado a su costado a las 17,30, ¿No pudo acercarse y achicar con bombas potentes? Nada se dice en el expediente.

d. CONCLUSIONES

Se trata de un expediente muy mal instruido. Al final del mismo, no sabemos a qué hora zarpó el “Baluarte” de Vigo, cuántos grados escoró, qué pudo producir la vía de agua, por qué falló el sistema de achique. Y ello a pesar de contar con los testimonios directos de los tripulantes y de los rescatadores.

El exceso de fotocopias incluidas como anexo es evidente, ya que en nada completan el estudio del asunto, incluso alguna de ellas es totalmente ajena a la investigación.

Con todo, lo peor es el informe del Instructor, en el que no constan ni dónde se hundió el “Baluarte”, ni a qué hora, ni la matrícula del buque auxiliador “Playa Santo do Mar”; ni se hace un estudio razonado de las causas (o se razona por qué no se pueden deducir estas); las conclusiones a las que llega son meros enunciados y, por fin, la redacción del texto es muy precaria.

5.5.11. NAUFRAGIO TAJAMAR II

1 INTRODUCCIÓN

La embarcación de recreo "Tajamar Dos" zarpó del puerto de Portonovo con posterioridad al día 15 de diciembre de 1993, sin haber despachado (por carecer los tripulantes de la titulación necesaria) y sin que conste fehacientemente el momento de la partida.

Después de arribar sucesivamente a varios puertos de Portugal, en navegación de cabotaje hacia el sur, el día 29 del mismo mes aparecieron en una playa argelina tres cadáveres, supuestamente de tripulantes del "Tajamar II". El expediente fue elaborado en la Capitanía Marítima de Portonovo.

2 DESCRIPCIÓN DE LOS HECHOS

a. FUENTES INFORMATIVAS

Por una parte, se recogen documentos administrativos como la hoja de asiento y la comunicación del CNCS de Madrid; por otra, un documento privado como es el contrato de compraventa. Parece que los familiares de alguno de los fallecidos aportó su testimonio sobre recaladas en Portugal, si bien estas declaraciones se deducen de la lectura del expediente, pues no constan de manera formal en el mismo.

Se incluyen, además, tres recortes de prensa que deben interpretarse con muchas reservas, pues equivocan datos, como considerar un pesquero al yate "Tajamar II".

b. CARTAS

Se comprende que no figure la carta náutica correspondiente a la costa argelina, pues ni siquiera sabemos en qué playa aparecieron los cadáveres, pero habría resultado muy ilustrativo y sencillo incluir la fotocopia de un mapa que permitiese señalar la supuesta derrota del "Tajamar II" desde Portonovo hasta el Mediterráneo.

Inexcusable resulta, en cambio, la ausencia de la correspondiente carta meteorológica de una amplia zona del Estrecho y Alborán -o, en su defecto, el parte meteorológico- al objeto de fundamentar la hipótesis de un accidente por mal tiempo o de rechazarla por ser este bueno.

b. ESQUEMAS CINEMÁTICOS

No proceden en este caso, nos remitimos al esquema de la derrota supuestamente seguida que describimos en el punto anterior.

3 LEGISLACIÓN APLICABLE

Nos referimos a la legislación marítima, prescindiendo de los aspectos civiles y tal vez penales que puedan deducirse de este caso, complicado con las diversas nacionalidades implicadas: tripulantes españoles y francés, navegación por Portugal, donde se tuvieron las últimas noticias, aparición de cadáveres en Argelia.

Habrá que tener presentes las normas de Despacho, el SEVIMAR y la Ley 27/1992 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, artículos 116.2.a; 116.3.b; 115,3,g y otros que procedan.

En lo referente a usos y costumbres, los hechos de este caso se salen de lo común en todos sus aspectos: desde la venta del yate –dando la sensación de precipitación- hasta la salida de Portonovo sin despachar y los avatares con las autoridades de Marina portuguesas, para terminar con la misteriosa aparición de tres cadáveres y la desaparición total de la embarcación.

3 EL INFORME ADMINISTRATIVO

a. DESCRIPCIÓN

Consta de 14 folios incluyendo la portada, foliada con en número 1. No están numeradas tres fotocopias de recortes de prensa y una nota sobre la investigación del Fiscal. Estas últimas se añadieron ya terminado el expediente, pues no constan en el índice.

Tras la portada, que incluye el índice, sigue el informe del Instructor, muy breve, compuesto por una relación de datos del buque, relación de hechos, observaciones complementarias y conclusiones. A continuación, como anexos, fotocopias de la hoja de asiento del “Tajamar II”, del contrato de compraventa y notificación telegráfica del CNCS sobre la aparición de los cadáveres. Termina con las notas de prensa y del Fiscal ya citadas.

b. ACIERTOS

- i) Consideramos como primer acierto la brevedad del expediente, toda vez que desde el punto de vista náutico el asunto es poco analizable por falta de datos. Es un caso que excede el ámbito y competencias de la Capitanía Marítima de Portonovo, por lo que no puede ser un expediente que investigue en profundidad el accidente sino, más bien, un informe somero de lo sucedido.

- ii) La portada es muy práctica, porque incluye todos los datos de la Capitanía donde se instruyó el expediente, el título del mismo y el índice. Lástima que no indique, además, el número de expediente, la matrícula del barco y la fecha y lugar del naufragio.
- iii) El folio 2 contiene una relación de características básicas del barco, las suficientes para caracterizarlo y facilitar la identificación de los restos que pudieran aparecer; no es excesivamente prolija, como en otros casos en que se enumeran datos sin relevancia práctica, V.gr., las r.p.m. del motor en régimen de crucero.
- iv) En el análisis del mismo folio 2, el texto remite mediante paréntesis a determinados anexos, lo que es una buena práctica pues va fundamentando las sucesivas afirmaciones del Instructor. Pero la nota podría incluir la naturaleza del documento citado; por ejemplo mejor que “*La embarcación de recreo “Tajamar Dos” (Anexo I)...*” sería: “La embarcación de recreo “Tajamar II” (cuya hoja de asiento cuya hoja de asiento corre en el anexo I)...

c. DEFICIENCIAS

- i) El nombre del yate es “Tajamar II” y no “*Tajamar Dos*” como erróneamente se escribe a lo largo del expediente, pues fue matriculado antes de la entrada en vigor del R.D. 1027/1989 que, en su artículo 16.3 establece que los números se escribirán en letra y no con cifras.
- ii) El contenido del primer párrafo de las conclusiones –folio 3- no son conclusiones. Hubiera sido mejor incluirlo en la relación de hechos como remete de la misma en el folio 3. Por otra parte, cita a unos familiares informantes sin determinar qué familiares

son, de qué tripulantes ni a quién o cómo dieron esa información. No se les toma una declaración formal.

iii) El breve párrafo del folio 4 sí corresponde a las conclusiones, si bien resulta demasiado expeditivo y no analiza las circunstancias de tiempo y mar; no contempla tampoco la posibilidad de que hubiera más tripulantes que los que aparecieron muertos.

iv) La copia de la hoja de asiento del "Tajamar II" probablemente está incompleta, dada la fecha remota de la última anotación (15-06-78). En la misma, no consta como propietario Miguel Domínguez —el cual se la vendió a "Eléctro Águilas, S.L.— circunstancia notada en el informe —cfr. "*Observaciones complementarias*" a), folio 3— pero en Instructor no solicitó, al parecer, una copia completa de dicha hoja de asiento ni, que conste, puso en conocimiento del Fiscal una posible venta fraudulenta. Algo parecido sucede con el contrato privado de compraventa: un documento con aspecto de haber sido cumplimentado apresuradamente, con las deficiencias formales evidenciadas en las "*Observaciones complementarias*" del folio 3, a las que habría que añadir la no liquidación en Hacienda. En dicho documento, el sello parcialmente visible en el folio 8 corresponde al registro de la Comandancia de Marina de Vigo.

v) Por último, la notificación telegráfica del CNCS de Madrid no especifica en qué playa argelina aparecieron los cadáveres, en cambio hace referencia a informaciones anteriores y posteriores al presente escrito. Desde luego, habría sido mejor incluir en el expediente la carpeta completa de actuaciones del CNCS.

d. CONCLUSIONES

Como hemos dicho, de la naturaleza de los hechos se desprende la escasa competencia de la Capitanía Marítima de Portonovo para la investigación de los mismos. Quedan, eso sí, algunas actuaciones que deberían, al menos, haberse intentado: haber cumplimentado el formulario OMI de accidentes marítimos, haber incluido datos meteorológicos y una carta, mapa o esquema de la ruta supuesta del “Tajamar II”.

En resumidas cuentas, encuentro que este fue un trabajo mejorable pero suficiente, con una portada que sugiero para todos los expedientes y que ha inspirado la del informe normalizado que propongo en esta Tesis.

Por último y como curiosidad, el día 6 de agosto de 2000, se produjo el naufragio de una embarcación de recreo, el “Txindoki”, con tres tripulantes, en las mismas aguas argelinas, en circunstancias no del todo claras, pero con un final feliz, pues los naufragos fueron rescatados por un pesquero [cfr. Diario “La Voz de Galicia”, día 2 de septiembre de 2000; pág. 9].

5.5.12. HOMBRE AL AGUA “ESTAI”

1 INTRODUCCIÓN

El 3 de febrero de 1994, el pesquero “Estai”, matrícula 3^a-VI-5-10001, se encontraba faenando en aguas de Terranova. A Hrb (Hz) 02,00, en la maniobra de largado de las redes de arrastre, dos marineros cayeron al mar enredados en un cabo. Uno de ellos fue rescatado inmediatamente, pero el otro desapareció. Su cadáver fue recuperado casualmente el 12 de marzo siguiente al aparecer en la red del “Freiremar Uno”, en una situación geográfica muy próxima a la del accidente.

La caída se produjo con viento y mar moderados y buena visibilidad, pero en la oscuridad de la noche y con 0° de temperatura.

La Capitanía Marítima de Vigo –puerto base y del que salió y al que regresó el “Estai” tanto en el viaje del accidente como cuando se recuperó el cadáver– realizó el expediente administrativo del asunto.

2 DESCRIPCIÓN DE LOS HECHOS

a. FUENTES INFORMATIVAS

Son las idóneas: por una parte las testificales de los tripulantes y por otra las documentales de los diarios de navegación, protesta de mar y actas sobre el asunto levantadas por el Capitán del “Estai”

b. CARTAS

No constan en el expediente. Creemos que no habría sido en exceso prolijo incluir una fotocopia de la carta de la zona con señalización del punto de caída al mar y del lugar de recogida del cadáver dos meses después.

c. ESQUEMAS CINEMÁTICOS

No proceden, pero sí pudo haberse realizado un boceto del parque de pesca en el momento de largado de la red, con esquema de la situación de los marineros, en particular los dos que cayeron al mar, y su relación con el aparejo circulante. Tal vez esta representación gráfica habría servido para sugerir procedimientos de trabajo más seguros.

3 LEGISLACIÓN APLICABLE

El accidente ocurrió en aguas internacionales: la legislación aplicable a bordo era la española, que ha incorporado normas emanadas de organismos internacionales como la OMI o la OIT y ratificadas por nuestro país. En todo caso, la necesaria generalidad de la norma no discrimina todas las actuaciones o procedimientos posibles a bordo, por lo cual habría que estar a lo contemplado en el plan de seguridad del "Estai", que no consta en el expediente.

En concreto, cabe señalar las Recomendaciones de la OIT números 7, 28 y 142, así como las OMI 751 y 948.

4 EL INFORME ADMINISTRATIVO

a. DESCRIPCIÓN

En realidad no se trata de un informe, sino del expediente resultante de la agregación de nueve documentos, de los cuales sólo ocho se enumeran en el índice, obviando la protesta de mar presentada ante un juzgado de Vigo. Falta el informe o dictamen de un funcionario cualificado, efectuado a la vista de la documentación y tras haber tomado declaración a los testigos (también faltan estas declaraciones).

Consta de 28 folios que numeramos para este trabajo y entre los cuales se echan en falta varios documentos que comentaremos, al tiempo que claramente sobran las fotocopias de los trámites judiciales de la Protesta de Mar (5 folios) y la fotocopia de la tramitación de las anotaciones en la hoja de asiento del "Estai" (2 folios), con datos de embargos e hipotecas irrelevantes para este caso.

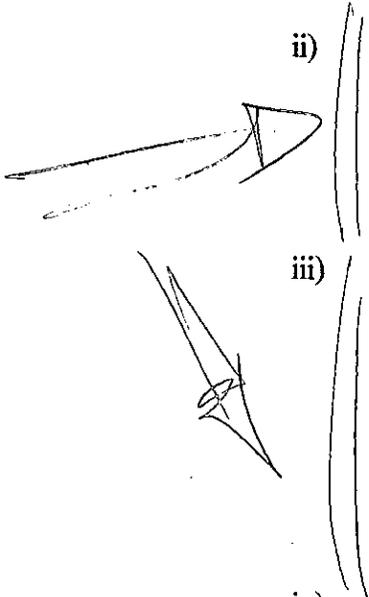
b. ACIERTOS

- i) Comenzando por el principio, la portada sirve de escrito de remisión e incluye el índice, si bien no numera los folios ni señala la fecha y lugar del accidente. Este tipo de primer folio es útil porque aporta datos y ahorra espacio.
- ii) El apartado de descripción del cuestionario OMI de accidentes – folio 3- se cumplimentó conciso y completo, lo cual siempre es de agradecer, pero más en un documento de este tipo. Casi tan malo es olvidar datos como detallar en exceso, provocando confusión.
- iii) El folio 7 es una fotocopia de la página de claves del Diario de Navegación, útil para interpretar las fotocopias que la siguen.

Debería hacerse siempre que se incluyan documentos cifrados o en clave.

c. DEFICIENCIAS

- i) Destacar en primer lugar lo inútil de los ya comentados folios sin interés (5 del Juzgado y 2 de la hoja de asiento) mientras faltan la carta del lugar del accidente, un esquema de la disposición del trabajo y, sobre todo, un informe.
- ii) No se realizaron actuaciones tan comunes como tomar declaración a los testigos, con lo cual quedan sin aclarar las circunstancias previas al accidente y los hechos inmediatamente posteriores.
- iii) Tampoco se sabe la situación del "Freiremar Uno" cuando apareció el cadáver, ni la hora y situación del "Estai" cuando se le comunicó esta noticia. No son deficiencias achacables a la Administración, pero los funcionarios debían haber preguntado sobre estos extremos al Capitán del "Estai" y, de paso, hacer constar la matrícula del "Freiremar Uno".
- iv) En el folio 1 –portada, índice y escrito de remisión- se anota que *"las actuaciones de esta Capitanía se han concretado en la realización de una investigación para recabar datos sobre las circunstancias de la caída al agua del tripulante,..."*. Lo cierto es que precisamente no se han investigado las circunstancias de la caída. Siguiendo con las incongruencias, en el folio 4 –cuestionario OMI- se afirma que se llevará a cabo una investigación posterior, pero –por mi conocimiento personal del asunto- me consta que no se realizó. Por último, el folio 5 –formulario de expediente administrativo- da una latitud y longitud en la cuestión 1 que no se corresponden con las del Diario de Navegación fotocopiado en el folio 9.



- v) Habría que haber realizado una transcripción mecanografiada de las fotocopias de los diarios (folios 8 al 10 y 17 al 21).
- vi) La actuación administrativa se limitó al acopio de documentación, sin indagar sobre la forma de producirse el accidente ni plantear mejoras en la seguridad de trabajo. No consta si el Gabinete Técnico de Seguridad e Higiene en el Trabajo intervino en el asunto. De haberlo hecho, creo que habría que haber dejado constancia de ello en este expediente que estudiamos y recoger en el mismo las conclusiones del Gabinete.

d. CONCLUSIONES

Expuesto lo que consideramos aciertos y deficiencias, terminamos centrando la atención en las características principales del expediente: la falta de un informe del funcionario instructor y la carencia de datos sobre el accidente de hombre al agua y las actuaciones de rescate inmediatas. Ambas están relacionadas, porque la realización de un informe hubiera obligado a investigar más detenidamente el accidente, recabando testimonios directos de los tripulantes.

5.5.13. COLISIÓN “IKIENA”-“SOTELO N° 1” (vivero)

1 INTRODUCCIÓN

El día 20 de febrero de 1994, el buque holandés “Ikiena”, de 2.735 GT, arribó a Marín. Fondeó en las proximidades de la boca del puerto sobre las 20 horas, hasta que el Práctico le indicó que cambiase de fondeadero, maniobra que realizó a las 21 horas.

Al día siguiente, a las 6 horas, a causa del mal tiempo, el “Ikiena” enmienda el fondeo de 0,6 millas al oeste de la isla de Tambo a 0,7 millas al norte de Bueu. Durante la maniobra, se cruzó con el auxiliar de pesca “Camilo” 4^a-VI-3-3. Ese mismo día, a las 11 horas, dejó el fondeo y atracó en Marín.

Poco después de cruzarse con el “Ikiena”, el Patrón del “Camilo” observó una batea rota –la “Sotelo n° 1”- y pone el hecho en conocimiento del propietario de la misma. Este culpa inmediatamente al “Ikiena”, sin más pruebas que su proximidad al polígono de bateas. El informe administrativo, instruido en la Capitanía Marítima de Marín, trata de establecer si el buque holandés colisionó o no con la batea.

2 DESCRIPCIÓN DE LOS HECHOS

a. FUENTES INFORMATIVAS

El expediente no trata de establecer quién ni cómo destruyó la batea “Sotelo n° 1”, sino si lo hizo el buque “Ikiena”. Ni siquiera esta investigación parcial tiene un resultado definitivo, como se verá, pero ello no significa que las fuentes informativas no sean las suficientes: tanto las pruebas testificales como las periciales son buenas, pero falta ese elemento externo a las partes que pudiera aportar un testimonio incontrovertible. Así, constan en el expediente la denuncia del propietario de

la batea, el testimonio escrito de un testigo colateral (simplemente vió al buque "Ikiena" por la zona), el informe del Práctico de Marín y el del Capitán del "Ikiena", así como fotocopia del cuaderno de bitácora de este buque. Se completa la información necesaria para instruir el expediente con las inspecciones personales al buque y a la batea.

b. CARTAS

El anexo 7 –foliado 49- es una fotocopia de la carta 9250, de la zona correspondiente al puerto de Bueu y polígonos A y B de bateas mejilloneras. No aparecen señalados los tres puntos de fondeo del "Ikiena" ni las derrotas seguidas por este.

c. ESQUEMAS CINEMÁTICOS

Continuando con el argumento del epígrafe anterior, habría sido muy conveniente representar en una carta los movimientos del "Ikiena" de acuerdo con los folios 3, 4, 11, 15 y 44. Según el índice de anexos –folio 38- se incluía una copia de la carta náutica de la ría de Pontevedra utilizada por el "Ikiena"; tal copia no obra en el archivo, ni consta que sobre la misma estuviesen indicados todos los movimientos del "Ikiena".

3 LEGISLACIÓN APLICABLE

Primero, hay que demostrar que el "Ikiena" golpeó la batea, después le sería de aplicación la Ley 27/1992 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, a parte de la legislación civil y penal por causar daños y ocultar su responsabilidad.

4 EL INFORME ADMINISTRATIVO

a. DESCRIPCIÓN

El informe oficial archivado en la Capitanía Marítima de Marín consta de 40 folios, ya que faltan en el mismo los folios 18 a 37, correspondientes a las fotografías del “Ikiena” y de los restos de la batea. La ausencia de estas fotos no representa un obstáculo para la inteligencia del expediente, ya que se aporta información sobre el estado de los artefactos en el informe de inspección del Instructor –folios 12, 13 y 14-.

Faltan también en el archivo los siguientes anexos enumerados en el índice: 8, copia de la carta de navegación de la ría; 14 a 18, manifiestos de entrada del “Ikiena”, lista de tripulantes, memorándum de entrada y manifiesto de carga, todos documentos sin relevancia para el asunto, por lo que era necesaria su inclusión; 21, parte meteorológico.

Como se ve, el expediente consta de tres partes claramente diferenciadas: el informe del funcionario Instructor, el reportaje fotográfico y los anexos. Pudo haberse incluido el reportaje como un anexo más, pero no se hizo, sin que ello tenga importancia.

A los solos efectos de facilitar su manejo en el presente trabajo, numeramos los folios de los anexos consecutivamente del 39 al 58, así como los folios que preceden al 1, nombrados A y B: la portada y un esquema manuscrito del movimiento horario de buques en Marín el día de autos.

b. ACIERTOS

En primer lugar, destacar el orden del expediente, su presentación sencilla pero pulcra, con la facilidad de manejo y lectura que ello supone. Resulta sencillo encontrar los apartados enumerados en el índice y la calidad tipográfica es muy buena.

El informe incluye un estudio breve pero muy bien documentado sobre los polígonos de bateas; junto a una normativa legal sin interés en este caso concreto, destaca la necesidad de balizar las bateas y matricular estas. Parece muy oportuno citar ambas actuaciones ya que si bien por ley son obligatorias (Decreto 423/1993 de la Xunta de Galicia; R.D. 1835/1983 y R.D. 1027/1987) en la práctica no se realizan.

Es de destacar también lo exhaustivo del informe sobre el aspecto de los restos de la batea "Sotelo nº1", si bien pudo mejorarse su calidad dándole la forma administrativa de un acta de inspección, con fecha y hora, nombres de los inspectores, firmas y sellos.

Por último, el informe se cierra con unas muy cabales y profesionales conclusiones, bien esquematizadas y brevemente expuestas, agrupadas en tres bloques: el primero sobre el incidente mismo, el segundo sobre la necesidad de balizar los polígonos de bateas y el tercero sobre la conveniencia de controlar el tráfico marítimo en la ría de Pontevedra.

c. DEFICIENCIAS

- i) No se archivó el informe completo, falta el reportaje fotográfico (se pudo haber conservado, al menos, una fotocopia del mismo) y siete documentos anexos (prescindibles, como queda dicho).

- ii) No sabemos quién es el funcionario instructor, no hay firmas, no hay sellos.
- iii) La portada debe incluir los datos básicos que singularizan el expediente, en este caso sólo refleja el nombre del barco involucrado, el "Ikiena", sin detallar la fecha, lugar ni nombre de la batea y tipo de accidente.
- iv) La *Relación Secuencial de Acaecimientos* –folios 3 al 6- refleja hechos irrelevantes junto a los substanciales, es en exceso pormenorizada, hasta hacerse farragosa y perder la ilación de los datos importantes.
- v) El un defecto de instrucción el no haber aclarado suficientemente a qué distancia de las bateas vio el "Camilo" al "Ikiena": hay contradicción entre la denuncia del propietario del "Sotelo nº 1" –folio 39- quien habla de "unos 100 metros" y la declaración del testigo –folio 41- "unos 200 metros". El Instructor hace caso a este –folio 3 y 15- pero no exige explicaciones a aquel sobre la discrepancia en la distancia. No es lo mismo pasar a cien metros que a doscientos, teniendo en cuenta que la eslora del buque, que no consta en el expediente, sería de unos 80 metros, dado su tonelaje.
- vi) Citar simplemente algunas otras deficiencias como la falta de traducción del inglés al español de los documentos del Capitán del "Ikiena" o el haber incluido documentos sobre obras en la batea –folios 50 a 54- que sólo servirían en un segundo momento una vez establecida la responsabilidad para hacer una valoración de daños, o la relación de datos sobre el "Ikiena" demasiado extensa (ETA a las Azores, fechas de caducidad de determinados certificados, ...) El "*Plano general*" de la zona –folio 49- no indica la derrota del "Ikiena". En la notificación al Consignatario –folio 42- no hay aclarafirmas del receptor. No se

explica por qué se instruyó en la Capitanía Marítima de Marín y no en Bueu, distrito en el que se encuentra la batea dañada.

- vii) Por último, lamentar el extenso uso de los impersonales a lo largo del informe del Instructor: “*se procede a ...*”, “*se contacta con...*”, “*se comunica a...*”. Expresiones cuyo uso debe eliminarse de los documentos oficiales, según el Manual de Estilo del Lenguaje Administrativo [ref. 27; pág. 128].

d. CONCLUSIONES

Se trata de un expediente que produce una primera impresión buena por su correcta estructura, por lo acertado de sus conclusiones, por la presentación. Pero está viciado de principio, pues trabaja sobre lo que no tiene fundamento cierto: cita como testigo al Patrón del “Camilo”, quien no vio ninguna maniobra falsa ni sospechosa del “Ikiena”; el informe del Práctico de Marín –folios 57 y 58- deja bien claro que este siguió buena parte de las maniobras del “Ikiena” y no vio ninguna incorrecta. Los capitanes marítimos de Marín y Bueu inspeccionaron los restos de la batea “Sotelo nº 1” y el buque “Ikiena” y no encontraron restos de pintura o alguna marca que demostrase una supuesta colisión.

Lo cierto es que bastaban cuatro documentos para llegar a la misma conclusión: la declaración del Capitán del “Ikiena”, las actas de inspección a la batea y al buque y una declaración del Práctico.

5.5.14. MUERTE TRIPULANTE “ELMO II”

1 INTRODUCCIÓN

El 8 de abril de 1994, en los acantilados del norte de la isla de Ons (ría de Pontevedra), un “percebeiro” –mariscador de percebes- realizaba su trabajo sobre las rocas mientras sus compañeros observaban desde la embarcación pesquera “Elmo II”. Sobre las 09,40, con viento y mar en calma, el “percebeiro” se desvaneció y cayó al mar. Inmediatamente fue recogido a bordo, pero su estado de inconsciencia hizo dudar sobre si estaba vivo. Fue trasladado a su puerto base, Bueu, donde un médico determinó su fallecimiento. El correspondiente expediente administrativo se instruyó en la Capitanía Marítima de Marín.

2 DESCRIPCIÓN DE LOS HECHOS

a. FUENTES INFORMATIVAS

Por una parte, las declaraciones de los testigos directos del hecho; por otra, el informe forense de la autopsia efectuada al cadáver. Complementariamente, la carpeta sobre el asunto del CZCS de Finisterre, el informe de la Guardia Civil y diversa documentación sobre la embarcación “Elmo II”, legislación y otras, sin que estas aporten nada a los testimonios de los compañeros del fallecido.

b. CARTAS

No se trata de un accidente náutico en el sentido de involucrar a barcos durante la navegación, pero la carta incluida en el expediente es muy útil para localizar la zona del suceso. Comprende toda la isla de Ons y, en el extremo septentrional de la misma, la enseña de la Posiña abierta al norte, lugar del accidente.

c. ESQUEMAS CINEMÁTICOS

No son necesarios, como tampoco parece que lo sea el incluir una carta con la ruta seguida por el “Elmo II” hacia Bueu y su encuentro con el yate “Arroas Cinco”, al cual se trasbordó el accidentado para que llegase antes a puerto, dada la notablemente superior velocidad de esta embarcación de recreo sobre la de pesca.

3 LEGISLACIÓN APLICABLE

La Xunta de Galicia ha elaborado una legislación específica para el marisqueo. Entre las normas principales, vigentes en la fecha del suceso que estudiamos, podemos destacar los Decretos 423/1993, 424/1993 y 425/1993, los tres de 17 de diciembre, sobre marisqueo, artes y aparejos y permisos de explotación [cfr. ref.79; pág. 59]. Por otra parte, es obligatorio el reconocimiento médico previo al embarque (Orden de la Presidencia del Gobierno de 1 de marzo de 1973, de acuerdo con el Convenio número 73 de la Organización Internacional del Trabajo).

5 EL INFORME ADMINISTRATIVO

a. DESCRIPCIÓN

Consta de 38 folios, de los cuales el 6 es una repetición, por error, del 5. Con una portada muy simple que no indica la fecha del accidente ni el número del expediente (la foliamos 0), un índice que no indica los números de las páginas sino que es una relación correlativa de los documentos, una parte expositiva de las características de las embarcaciones, y relación secuencial de los hechos, análisis de las causas y conclusiones. Termina con un apéndice formado por numerosos documentos anexos: quince, que ocupan veintinueve folios.

La presentación material es correcta, los documentos fácilmente legibles, si bien no se encontraban foliados, trabajo que realizamos previamente al estudio.

b. ACIERTOS

- i) En primer lugar, destacan por su brevedad y claridad la introducción y la relación de características de las embarcaciones y nombres de tripulantes de las mismas. Es correcto mencionar de manera concisa estos datos, pues aunque no son relevantes en el accidente que se estudia, ayudan a configurar el contexto del mismo.
- ii) El informe del Instructor se cierra con unas “Conclusiones” bien expuestas y fundamentadas, desarrolladas en siete puntos, alguno de los cuales sugiere ambiciosas pero alcanzables medidas de seguridad, así por ejemplo que cada “percebeiro” y pescador lleve un radioteléfono portátil de banda marina, a pesar de la dificultad de uso en las rocas escarpadas. Recuerda el uso obligatorio del casco y del chaleco salvavidas y recomienda otras medidas de protección personal, como traje de neopreno y guantes, sin duda muy útiles.
- iii) Junto a las declaraciones de los testigos, el documento informativo más importante es el resultado de la autopsia. Este informe resulta, como corresponde, definitivo a la hora de establecer la causa de la muerte, causa que, además, coincide plenamente con los testimonios de los marineros que presenciaron el accidente: el “percebeiro” cayó al mar no a causa de un golpe o resbalón sino por pérdida, siquiera parcial, del conocimiento; la muerte le sobrevino por un derrame

cerebral seguido de un paro cardíaco, no por ahogamiento ni por haberse golpeado.

c. DEFICIENCIAS

- i) Para empezar, dos errores importantes de instrucción: no se aclara por qué el expediente no se instruyó en la Capitanía Marítima de Bueu –distrito al que pertenece la isla de Ons y puerto base del “Elmo II”- y no se identifica el o los funcionarios instructores. En todo informe, parte inicial y nuclear del expediente, no hay un solo folio con sellos oficiales, ni firma pues se utilizan anónimos folios blancos.
- ii) Entre los anexos, el Instructor incluyó documentos de más que dudosa necesidad, por no decir del todo improcedentes. No olvidemos que se trata de investigar administrativamente las circunstancias de la muerte de un mariscador que perdió el sentido en una roca y cayó al mar. Sin obviar los datos y características generales de las embarcaciones que hayan tenido algún tipo de intervención en el rescate y traslado del cuerpo, lo cierto es que estas embarcaciones no son parte fundamental del accidente, son perfectamente prescindibles las fotocopias de sus hojas de asiento –folios 19, 20 y 23- así como las fotografías del “Elmo II” –folios 21 y 22. La ordenación y vigilancia marisquera y pesquera no es competencia de las capitanías marítimas sino de la Xunta de Galicia (Consellería de Pesca, Marisqueo e Acuicultura), por lo que habría sido suficiente con mencionar que el “percebeiro” se hallaba mariscando en una zona y temporada autorizadas, sin incluir, abultando innecesariamente el expediente, las autorizaciones publicadas por las autoridades competentes –folios 31 a 34.

- iii) En la misma línea de recargar con datos prescindibles el expediente, cabe citar lo pormenorizado de la relación secuencial de acaecimientos –folios 4 a 7- en la que sobran los epígrafes de las horas 06,00 y 08,10 –folio 4- y de las 09,50 –folio 5- los cuales recogen hechos sin interés para el caso.
- iv) Por otra parte, y en sentido contrario, se echan en falta dos documentos importantes: 1º) la fotocopia de la Libreta de Inscripción Marítima del fallecido, donde constase que había pasado el reconocimiento médico obligatorio previo al embarque (aunque del folio 18 se deduce que dicho reconocimiento estaba en vigor) y 2º) haber completado la declaración del Patrón del “Elmo II”, muy general –folio 10- con una comparecencia del mismo, a fin de matizar las circunstancias del accidente.
- v) Los cuestionarios OMI de accidentes marítimos sobre radiocomunicaciones, sobre hombre al agua y sobre incendio deben ser cumplimentados por funcionarios, pues alguno de los apartados de los mismos hacen referencia a la labor administrativa (“¿Se llevará a cabo alguna investigación posterior?”) o precisa el uso de claves (*Código del Accidente*). En este caso, los cuestionarios sobre accidentes, radiocomunicaciones y hombre al agua fueron respondidos por el Patrón del “Elmo II”, quien dejó muchas cuestiones sin respuesta: en el folio 11 falta la matrícula, las coordenadas del lugar del accidente y la descripción de la carga; en el folio 12, no puede responder al apartado “*Descripción del accidente*” remitiéndose a un anexo, pues debe cumplimentarse en el propio impreso; cumplimenta mal el apartado “*Vidas perdidas*” y deja de responder, aunque sea negativamente, a “*Daño al buque*” y “*Contaminación*”; en el folio 13, la “*Causa del accidente*” no es

“hombre al agua”. Quedan sin indicar lo códigos correspondientes y el apartado de forma de investigación debe rellenarse según unos textos previstos literalmente en las instrucciones del formulario; en el folio 14 falta la hora GMT y responder “no” al apartado 3(b), en el apartado 3(a) no hay que poner a quién llamó, mientras que en el 2(b) hay que dar una posición comprensible para quien no conozca la ría de Pontevedra; en el folio 15, no se responde al punto 6.

- vi) El cuestionario administrativo –folio 17- no indica la fecha, hora ni lugar del accidente; en el punto 1, afirma que el mariscador sufrió el accidente “a consecuencia de un golpe de mar”, lo que contradice rigurosamente todos los testimonios del expediente; en el punto 4 califica de “muy buena” la reacción de la tripulación tras el accidente, cuando lo cierto es que no supieron prestar unos primeros auxilios, ni comunicar por radio con un médico (al respecto, recuérdese la existencia y utilidad de la “Guía sanitaria a bordo” [ref. 30] distribuida gratuitamente por el ISM). Este cuestionario no lleva fecha ni firma.
- vii) Por último, poniendo de manifiesto la importancia de una buena secuenciación de los documentos en cualquier expediente, observamos que el apartado “Causas del accidente” no va precedido del informe forense y las declaraciones de los testigos, por lo que su lectura –inmediatamente después de la exposición de los hechos- suscita alguna incertidumbre sobre la exactitud de tales conclusiones, ya que están fundamentadas correctamente, pero no como consecuencia de unas causas explicitadas con anterioridad.

d. CONCLUSIONES

Se trata de un expediente del que se deducen unas causas claras del accidente y que sugiere unas buenas conclusiones en orden a evitar otros siniestros similares. Sin embargo, se ve disminuido en su calidad en primer lugar por no constar el nombre y cargo del funcionario instructor, por carecer de papel oficial con membrete y sellos y por sobrarle varios documentos y estar otros mal secuenciados.

5.5.15. INCENDIO “SAN MAMÉS”

1 INTRODUCCIÓN

El 24 de abril de 1994, se produjo un incendio en la sala de Radiotelegrafía del buque mercante “San Mamés”, de 1948 TRB, atracado en el muelle de reparaciones de la “Factoría Naval” del puerto de Marín. El fuego fue detectado sobre las 21,20 horas por uno de los hombres que se encontraban a bordo en calidad de próximos tripulantes una vez que el buque terminase las obras. A pesar de la intervención de estos hombres, así como del apoyo de obreros portuarios, bomberos municipales y un remolcador, el fuego destruyó toda la cubierta de puente. La Capitanía Marítima de Marín instruyó el correspondiente expediente.

2 DESCRIPCIÓN DE LOS HECHOS

a. FUENTES INFORMATIVAS

En el expediente constan las declaraciones de los próximos Capitán y Jefe de Máquinas del “San Mamés” – el día del incendio se encontraban a bordo, pero no enrolados-, de los guardamuelles del puerto, el parte de asistencia de los bomberos municipales de Pontevedra y el parte de asistencia del remolcador “Gaviota”. Además, los funcionarios instructores realizaron una inspección del barco.

b. CARTAS

En este caso, no hay que incluir cartas sino planos del buque, y así se hace, pues en el expediente constan dos: el de contraincendios-salvamento-luces y el de disposición general.

c. ESQUEMAS CINEMÁTICOS

No procede su confección.

3 LEGISLACIÓN APLICABLE

Las normas del SEVIMAR en cuanto a los medios propios del buque, pero recordemos que se encontraba en reparaciones en el astillero, por lo que la aplicación de este Convenio se referirá más bien a la calidad los elementos estructurales del buque.

EL INFORME ADMINISTRATIVO

a. DESCRIPCIÓN

El expediente consta de 32 folios, numerados por nosotros para este trabajo, y dos planos. La portada hace de índice aunque, por no estar foliados, no cita los números de las hojas sino que enumera alguno de los documentos incluidos —omite otros (los relacionados con el abanderamiento) y también cita parte del informe del Instructor, que no ha quedado en la copia archivada en la Capitanía Marítima de Marín: faltan la “*Relación secuencial de acaecimientos*” y las “*Conclusiones*”.

Los dos planos del “San Mamés” son de gran tamaño, reducidos por nosotros (para incluirlos en el anexo a la Tesis) a tamaño DIN-A4, al objeto de hacerlos más manejables aún a costa de perder claridad, ya que, recordemos, se trata de estudiar el informe, no el incendio.

El incendio fue coetáneo al cambio de bandera del buque, que pasó a enarbolar la panameña y llamarse “Guatifay”. El cambio no fue efectivo hasta el día 27 —folio 17— por lo que el incendio del día 24 se produjo siendo buque español. En el

expediente corren unidos varios documentos acerca de este asunto, ya que el buque tenía documentación panameña desde el día 20 a nombre de la empresa propietaria “Galway Marine, S.A.”, pero en la hoja de asiento, a fecha 06-05-94 figuraba todavía a nombre de “Factoría Naval de Marín”. Salvo prueba en contrario, queda establecida que la nacionalidad del buque era española, pero no se aclara en el expediente quién era el propietario, pues da la impresión de haber un contrato de compra-venta no registrado en la hoja de asiento. Sobre este particular, volveremos más adelante.

b. ACIERTOS

- i) Como primer acierto, hay que anotar el haber iniciado el expediente de manera inmediata: el cuestionario OMI sobre incendios –folios 5 a 7- fue cumplimentado al día siguiente del suceso, y no de modo precipitado, sino respondiendo con precisión a cada pregunta.
- ii) En el folio 4, se recogen los datos básicos del buque, son suficientes y es llamativo que ha quedado sin cumplimentar el apartado “Propietario”. Complementariamente, no habría sido excesivo añadir datos sobre el sistema de contraincendios, aunque este consta en el plano adjunto al informe.
- iii) El fax de la Dirección General de la Marina Mercante –folio 17- aclarando la fecha de cambio de bandera del “San Mamés” resulta muy oportuno, pues despeja las dudas suscitadas por los varios documentos sobre el asunto incluidos en el expediente. Sobre este particular, parece que habría sido posible y oportuno no incluir en el expediente de incendio la documentación sobre los avatares del abanderamiento.

c. DEFICIENCIAS

- i) Para empezar, se echa en falta la presencia de documentos oficiales de la Capitanía Marítima de Marín, con firmas, sellos y membretes. Los folios 1 a 7 van en simple papel blanco.
- ii) Falta el cuestionario OMI sobre accidentes marítimos, que según la Circular 3/87 del Director General de la Marina Mercante debe cumplimentarse en todos los casos de accidentes de buques.
- iii) Queda sin aclarar el propietario del “San Mamés” ya que la documentación del expediente resulta contradictoria: el acta de entrega –folio 12- es un contrato, en principio válido, por el cual desde las diez horas del día 21 de abril el buque era propiedad de “Galway Marine, S.A.” de Panamá –documentos de exportación, folios 15 y 16 de igual fecha- mientras el cambio de bandera recogido en el mismo documento habría tenido validez el día 27, según se ha comentado. Por todo ello, debía haberse expresado con claridad en el expediente que se trata de un buque que, el día del incendio, era de bandera española, matrícula de Bilbao, nombre “San Mamés” y propiedad de una empresa panameña, quedando el documento de Aduanas en suspenso hasta perfeccionarse el día 27. Esta es una solicitud propuesta por nosotros, sin perjuicio de otras interpretaciones fundamentadas en derecho ya que, por ejemplo, habría que estudiar el título por el cual la señora Rosa Echegoyen representa a “Galway Marine, S.A.”.
- iv) Por otra parte, los folios están desordenados, la consulta del Capitán Marítimo de Marín al Registro Central de Buques sobre la fecha de abanderamiento –folio 25- tiene su respuesta en el folio 17. Lo mismo ocurre con el 29 y el 9, con el 30 y los 18 y

19. Pudimos haberlos reordenado antes de foliarlos, pero habríamos alterado el objeto de estudio –el expediente- con lo que las conclusiones sobre el mismo se habrían visto afectadas.
- v) Las declaraciones del Jefe de Máquinas y del Capitán –folios 9 y 10- resultan confusas porque oficialmente no ocupan cargo alguno a bordo y, por tanto, no puede hablarse propiamente de Capitán ni de Jefe de Máquinas; el llamado Jefe de Máquinas no afirma que se cambie de ropa después de oler el humo y antes de dar la alarma, como se afirma en la introducción –folio 2-. Ambas declaraciones ponen énfasis en que resultó definitiva para la extinción del fuego la intervención del remolcador “Gaviota”, hay párrafos enteros idénticos en ambas, parece algo artificioso. Habría sido deseable una comparecencia posterior a estas declaraciones para aclarar detalles y matizar las afirmaciones generales.
- vi) Para terminar, cuatro apuntes: A) en “*Datos del Buque*” –folio 4- figura una potencia de 2.000 kW, cuando realmente es de 2.000 C.V. según la hoja de asiento –folio 21- y como indica el “*Cuestionario de incendios*” –folio 5-. B) La relación de tripulación mínima del Rol –folio 2- es innecesaria porque está desfasada y no es de aplicación cuando el buque se encuentra en reparación. C) El parte de asistencia de los bomberos –folios 18 y 19- manuscrito, resulta ilegible. D) La autorización de Marina Mercante para exportación –folio 14- indica que el “San Mamés” es matrícula de Vigo, cuando lo es de Bilbao, según consta en la hoja de asiento –folios 21 y 22- si bien en esta figura por error lista “12” en vez de 2.

d. CONCLUSIONES

Se echan muy en falta las dos partes del expediente que no aparecen en el mismo: la “*Relación secuencial de acaecimientos*” y las “*Conclusiones*”. Sobre todo por ser esta última la culminación de todo el expediente. No consta la existencia, más que deseable, de un acta de inspección del buque incendiado. Sabemos que la inspección se realizó pero, al parecer, no se plasmó en un documento.

En general, el expediente archivado en la Capitanía de Marín resulta incompleto, desordenado y con documentos improcedentes (los de abanderamiento).

5.5.16. TRIPULANTE HERIDO “SERVIOLA CUATRO”

1 INTRODUCCIÓN

El 21 de junio de 1994, en el puerto de Portonovo, se encontraba descargando pescado el barco “Serviola Cuatro”, un pesquero de cerco. Sobre las 13 horas, una de las cajas de pescado que estaban siendo izadas resbaló, cayó sobre un marinero y le hirió en la cadera y pierna izquierdas. Las circunstancias de mar, viento y visibilidad eran óptimas, por lo que no cabe atribuir la causa del accidente a un agente externo al propio buque y su tripulación, pues la grúa era del barco. La Capitanía Marítima de Portonovo realizó el informe que ahora estudiamos.

2 DESCRIPCIÓN DE LOS HECHOS

a. FUENTES INFORMATIVAS

No constan en el informe, pero recuerdo, por haber intervenido personalmente en el asunto, que fueron recabados los testimonios de los presentes en el momento del accidente e inspeccionado el barco *in situ* poco después de los hechos, sin que tal inspección haya quedado reflejada en la correspondiente acta.

b. CARTAS

Lógicamente, no procede la inclusión de una carta náutica, pero en este caso había que haber dibujado un esquema con las disposiciones de las cajas de pescado, la grúa, el muelle y los operarios. Este tipo de gráficos simples ayudan mucho a entender los accidentes, pues facilita grandemente la composición de lugar.

c. ESQUEMAS CINEMÁTICOS

Innecesarios, por razones obvias.

3 LEGISLACIÓN APLICABLE

La legislación de la OIT sobre cargas suspendidas no es de aplicación a los buques, como tampoco la normativa nacional sobre seguridad e higiene; respecto a la inspección durante la construcción de los medios de carga y descarga (ver la Orden de 24-02-62, publicada en el B.O.E. de 21-03-62) es de aplicación a los buques mercantes. Está claro que hay un vacío legislativo.

3 EL INFORME ADMINISTRATIVO

a. DESCRIPCIÓN

Se trata de un informe mínimo al que se puede aplicar tal nombre, es poco más que un parte de accidente, por no decir que se queda en esto. Consta de una portada de fax y del cuestionario OMI sobre accidentes marítimos. En total, cuatro folios.

b. ACIERTOS

Por citar alguno, encontramos que el cuestionario está bien cumplimentado, con datos correctos y descripciones breves pero completas.

b. DEFICIENCIAS

Aunque se trata de un incidente menor, puso en peligro la vida de un hombre, por tanto merece un estudio serio, aunque sea breve. La simple

cumplimentación del cuestionario OMI significa zanjar el asunto sin un informe del Instructor en el que se recojan:

- Estudio descriptivo de las condiciones en que se realizaba el trabajo, con datos cuantitativos: ¿Cuánto pesaba la caja? ¿Desde qué altura, en metros, cayó? ¿Cuántas cajas/kg cargaba la grúa en cada izada? Descripción de las heridas y os primeros auxilios prestados. Número de tripulantes a bordo, si habían descansado antes de comenzar el trabajo de descarga, describir la operación de descarga con todo detalle.
- Determinación de errores si se produjeron y propuesta de medidas para corregir estos y evitar la repetición de accidentes similares. Alusión a las normas de trabajo de la OIT y a las costumbres locales, comparar ambas.

Parece una simple errata la fecha del informe OMI de 21 de *Julio*, cuando el sello de salida es del 21 de *Junio*.

4 CONCLUSIONES

Se trata de un informe expeditivo, brevísimo e incompleto. El que las consecuencias del accidente hayan sido mínimas, no exime de la realización de un estudio serio conducente a evitar ulteriores casos parecidos. En realidad, podía haberse realizado un interesante trabajo sobre la seguridad en la descarga de pescado con grúas, trabajo que se repite diariamente en cientos de barcos en todos los puertos de nuestro país.

5.5.17. INCENDIO “ARLANZA”

1 INTRODUCCIÓN

El 16 de abril de 1995, de madrugada, el pequeño pesquero “Arlanza” que se encontraba fondeado en el puerto de Raxó (Pontevedra) comenzó a arder. A las 5,40 horas, testigos que vieron el fuego desde tierra avisaron al armador, quien se dirigió inmediatamente al fondeo y comenzó a echar agua con un caldero sobre la embarcación, construida totalmente de madera. El viento fuerte y seco avivaba el fuego. Al poco rato, se unió al armador su hijo y entre los dos consiguieron extinguir el fuego, baldeando con agua de mar, en una hora y media. El “Arlanza” quedó tan dañado en su estructura que fue desguazado. El expediente administrativo se instruyó en la Capitanía Marítima de Sanxenxo-Portonovo, distrito al que pertenece el puerto de Raxó.

2 DESCRIPCIÓN DE LOS HECHOS

a. FUENTES INFORMATIVAS

Se reducen a dos: el armador-Patrón que acudió a extinguir el fuego y el Instructor, que inspeccionó la embarcación dos días después del incendio. No se recaba la declaración de la persona que alertó al armador ni la que lo hizo con el hijo de este.

b. CARTAS

No era imprescindible, pero pudo haberse incluido una fotocopia de la carta o del plano de Obras Públicas correspondiente al fondeadero de Raxó, con indicación del punto donde se encontraba el “Arlanza” y los buques próximos.

c. ESQUEMAS CINEMÁTICOS

No procede la inclusión de un esquema cinemático, pero sí hubiera resultado útil un plano, siquiera aproximado, del "Arlanza" mostrando las zonas más quemadas, cámara de máquinas, estructuras dañadas, describiérsi el barco borneaba o estaba fondeado por proa y popa, dirección del viento y propagación del fuego en relación con lo anterior. Todo ello a fin de establecer con cierta objetividad el lugar de iniciación del incendio. Tal vez hubieran sido útiles algunas fotos.

3 LEGISLACIÓN APLICABLE

El SEVIMAR, en aquellas partes aplicables a buques de pesca, y referente al mantenimiento de unas condiciones desfavorables al fuego en los pañoles, salas de máquinas, gambuzas y otros espacios de carga, servicio o habitación.

3 EL INFORME ADMINISTRATIVO

a. DESCRIPCIÓN

La copia archivada en la Capitanía Marítima de Sanxenxo-Portonovo consta de 18 folios, contando la portada, no numerados (a efectos del presente trabajo, los numeramos nosotros).

Se trata del típico expediente resultante de la agregación sucesiva de documentos: cuestionario OMI de accidentes por incendio, comunicación del armador al Capitán Marítimo, certificación de este sobre el incendio, cuestionario OMI de accidentes marítimos, hoja de asiento de la embarcación "Arlanza" y cartas meteorológicas aparecidas en la prensa. En medio de todo ello, los correspondientes escritos de remisión.

b. ACIERTOS

Es correcto utilizar papel oficial para confeccionar los documentos del expediente, con los correspondientes sellos y firmas que dan solidez al mismo pues significa que son documentos oficiales protocolizados en un Registro, con sus fechas y numeración.

Es también oportuno haber incluido una copia de la hoja de asiento y cartas meteorológicas aparecidas en la prensa. Supone un pequeño esfuerzo adicional, por no ser documentación obrante en la Capitanía instructora -la hoja de asiento es de Bueu- pero refuerzan el expediente ya que aportan datos que, sin ser de gran relevancia, deben quedar bien claros: dimensiones de la embarcación, motor, propietario, año de construcción, ... y, por otra parte, situación atmosférica, estado de la mar y viento.

c. DEFICIENCIAS

Estudiamos el expediente archivado en la Capitanía Marítima de Portonovo y analizamos las deficiencias del mismo. Si, como parece, hubo algún otro documento que se envió a la Capitanía Marítima de Vigo -de la que depende jerárquicamente la de Portonovo- debió haber quedado copia del mismo unida al expediente. De cualquier forma, da la impresión de que si algo falta, no se trata de nada substancial.

Para empezar con las deficiencias más llamativas, resulta sorprendente que no se hubiera levantado acta -aún somera- de la inspección que el Instructor realizó al buque siniestrado el día 18; en la misma, habrían constado detallados los daños. Por el contrario, nos encontramos con que el expediente no concreta estos, sino que se conforma con calificarlos de graves, por afectar a baos, y anunciar que el buque será desguazado. Tampoco se incluye copia de la documentación del barco -Rol y certificados- para comprobar si estaban en vigor, en especial el certificado de

SEVIMAR que especifica el material contra incendios que debía haber a bordo. La comunicación del armador a la Capitanía –dos días después del incendio- parece tener como único fin conseguir una certificación de esta a efectos del seguro. Se trata de una comunicación tan somera que exige una comparecencia posterior del armador que no consta en el expediente.

De la lectura de los documentos, se desprenden varios errores o deficiencias: en la portada falta la fecha, lugar del accidente, la Capitanía instructora y el índice; en el cuestionario OMI sobre accidentes por incendio, no se identifica el barco, error por omisión del impreso que valdría la pena subsanar incluyendo en el mismo un apartado previo; el mismo cuestionario está mal cumplimentado en su punto 22 –sinopsis- pues remite al punto 19 sin añadir más; el punto 23 se responde de manera confusa, pues no aclara si el aceite y el gasóleo ardieron o no; el fax de 18-04-95 no aclara quiénes eran “*los presentes*”; la certificación del Capitán Marítimo a solicitud del armador es muy poco precisa cuando afirma que el buque sufrió “*grandes daños*” sin tratar de cuantificar e identificar estos.

En general, el expediente resulta muy incompleto por cuanto no trata de indagar las causas del incendio.

d. CONCLUSIONES

En conjunto es un expediente demasiado breve, no investiga los hechos más allá de una simple cumplimentación de los cuestionarios OMI. ¿Cómo se originó el fuego? ¿Por qué no se llamó al CZCS de Finisterre? ¿Por qué se tardó dos días en comunicar el hecho a la Capitanía Marítima? ¿Por qué no ayudaron en la extinción los marineros vecinos? ¿El barco estaba siendo despachado? ¿Tenía los certificados en vigor? ¿Realmente no fue posible reparar el barco?

5.5.18. TRIPULANTE ACCIDENTADO “SIRENA DO MAR NÚMERO UNO”

1 INTRODUCCIÓN

El dos de Mayo de 1995, el “Sirena do Mar Número Uno” (en lo sucesivo, “Sirena”) se encontraba faenando en la ría de Pontevedra, por el interior de la isla de Ons. Las condiciones de viento y mar eran buenas y más en la zona abrigada donde el “Sirena” comenzaba a cobrar la red de cerco. Durante este trabajo, faltó uno de los cabos de retención y una argolla de acero golpeó fuertemente en la cabeza a un marinero, el cual sufrió un traumatismo craneal muy grave. El expediente administrativo se instruyó en la Capitanía Marítima de Portonovo.

2 DESCRIPCIÓN DE LOS HECHOS

a. FUENTES INFORMATIVAS

Constan en el expediente la declaración del Patrón y la carpeta del CZCS de Finisterre, si bien se refieren más a los hechos de la atención inmediata y evacuación del herido que al propio accidente. Se incluye, además, la información documental acerca del barco, del marinero accidentado y de las condiciones meteorológicas, aunque no parece que estas hayan resultado determinantes en el caso.

b. CARTAS

No constan; habría sido interesante incluir una fotocopia de la carta nº 4162 correspondiente a la ría de Pontevedra, o la nº 925, de las rías de Pontevedra y Vigo, a fin de poder seguir el traslado del marinero herido y considerar alguna otra posibilidad de evacuación, según veremos más adelante.

c. ESQUEMAS CINEMÁTICOS

No procede su confección, pero sí un esquema de la disposición de los aparejos y del marinero durante la faena que dio origen al accidente. Este esquema ocupa el folio 27 del expediente y, como comentaremos, resulta muy interesante.

3 LEGISLACIÓN APLICABLE

El Convenio de Torremolinos sobre barcos de pesca no ha entrado en vigor; al caso le es de aplicación la Recomendación nº 142 de la OIT, la Resolución IMO 751 S y las Directivas comunitarias CE 88/C28/02 y CE 88/391.

2 EL INFORME ADMINISTRATIVO

a. DESCRIPCIÓN

Consta de un total de 35 folios, numerados en el ángulo superior derecho. Tal vez por haberse añadido posteriormente, están sin numerar la carpeta del CZCS de Finisterre y la información meteorológica de la prensa; los numeramos respectivamente del 1.1 al 1.5 y del 21.1 al 21.2, ya que van tras los folios 1 y 21.

La composición del expediente es: carpeta del CZCS, formada por cinco folios; documentación del marinero herido, tres folios; documentación del barco, catorce folios; información meteorológica, dos folios; cuestionario OMI de accidentes, tres folios; informe del instructor, tres folios y documentos varios en número de cinco folios más.

b. ACIERTOS

Tiene el expediente una buena portada, que permite identificarlo con facilidad, indica el tipo de accidente, nº de expediente, fecha (aunque incompleta) y la Capitanía instructora. Como error en la portada, hay que señalar el nombre del barco que, según la hoja de asiento –folio17, es “Sirena do Mar Número Uno” y no “Sirena do Mar nº 1”.

A falta de una certificación o, al menos, una notificación del Centro Meteorológico Zonal de Galicia, es correcto incluir en el expediente la información del tiempo suministrada por la prensa, pues si bien no es oficial, sí resulta bastante completa. En este caso, viene a ratificar el informe incluido en la carpeta del CZCS (folio 1.3). Hay que tener en cuenta que las condiciones de mar son sensiblemente mejores al este de la isla de Ons que al oeste de la misma, en mar abierto, siendo estas últimas las reseñadas en los partes meteorológicos.

En este expediente, el informe del Instructor va a continuación del resto de los documentos. No es una mala disposición, pues el informe consta fundamentalmente de conclusiones que se justifican después de haber leído el expediente completo. Pero así ordenado, falta una introducción que nos ponga en antecedentes y un índice que permita localizar fácilmente el informe, núcleo del expediente. Con todo, consideramos preferible que el informe preceda al resto de la documentación y que esta se cite como anexo de aquel, así es más fácil una lectura rápida de lo esencial. En todo caso, es correcto haber utilizado folios oficiales, con sellos y firmas.

El informe del Instructor –folios 25 a 27- se divide en cinco apartados o epígrafes: i) “*Inspección a bordo*”, donde explica la disposición de los aparejos y el estado de conservación de los mismos; ii) “*Procedimiento de trabajo*”, exponiendo las circunstancias y maniobras de la faena; iii) “*Causas*”, muy breve; iv) “*Prevención*”,

muy interesante, con cuatro recomendaciones, las dos primeras de perogrullo, pero la tercera, que comentaremos a continuación, de gran valor; v) un esquema o dibujo simple del barco, la red y el marinero en su puesto de trabajo. Este esquema es de gran utilidad para entender el accidente.

La tercera de las medidas preventivas recogidas en el folio 26 del informe –“*La inspección administrativa debe extenderse sistemáticamente a los aparejos de pesca y a las condiciones de trabajo a bordo*”- nos parece especialmente acertada e interesante, pues es cierto que la Administración inspecciona el buque en cuanto a navegabilidad –casco y motor, material de salvamento, instrumental electrónico de radio, condiciones sanitarias y aparejos de pesca, pero estos sólo en cuanto a cumplir la reglamentación de protección de las pesquerías: tamaño de las mallas, longitud de las redes, etc ... No se inspecciona el estado del material de trabajo desde el punto de vista de la seguridad del trabajador.

c. DEFICIENCIAS

- i) Señalar en primer lugar un error de concepto, ya que el criterio determinante para establecer qué Capitanía Marítima debe instruir un expediente por siniestro es el lugar geográfico en que tuvo lugar el mismo. En el escrito del folio 2, el Capitán Marítimo Provincial de Vigo ordena al de Portonovo abrir un expediente informativo en razón de que el “Sirena” despachaba en esta Capitanía.
- ii) Se produce una cierta confusión con la hora del accidente. Queda claro por la carpeta del CZCS que se produjo sobre las 06,00 z (08,00 HoE), pero la declaración del Patrón –folio 3- y el cuestionario OMI –folio 22- parecen referirse a las 06,00 HoE. También parece un simple error en la declaración del

Patrón la fecha del accidente, pues figura como día 4 cuando sucedió el 2.

- iii) Una importante deficiencia es no haber indagado sobre la posible existencia de algún testigo visual directo del accidente. La declaración del Patrón –folio 3- es demasiado sucinta, habría que haberla complementado con una comparecencia.
- iv) La hoja de la libreta de inscripción marítima del marinero herido –folio 5- corresponde al reconocimiento médico, lleva una apostilla entre paréntesis: “*Apto (salvo puente)*”, sin que se aclare el motivo ni el alcance de este condicionante.
- v) Hay un documento innecesario: la tablilla de desvíos con certificado de compensación.
- vi) Por último, señalar que el parte médico de baja del marinero herido –folio 16- va mal situado entre los documentos del barco y no entre los del marinero. En este documento es de agradecer la transcripción de una parte del texto poco visible en la fotocopia.

d. CONCLUSIONES

Se trata de un expediente con los aciertos y deficiencias señalados, pero leído el mismo surge una pregunta que no se suscita ni mucho menos responde en el informe: ¿No pudo el barco dirigirse inmediatamente al cercano puerto de Portonovo con el herido?

En el folio 1.4, a 06,04 z, el Patrón afirma que “*tardaría bastante*” en llevar al accidentado a puerto “*por tener que recoger las redes*”. Sorprende que estas no se piquen sin más, señalándolas con una boya para más tarde recuperarlas o que las pague el seguro (en su caso). Conviene recordar aquí una vez más la necesidad de que los pesqueros estén debidamente asegurados contra estas contingencias de trabajo, tal

tipo de seguro debería ser condición para despachar. En el folio 1.5 se afirma que el helicóptero llegó al hospital a las 07,22 z, es decir al menos una hora y veintidós minutos después de producido el accidente. Si a 06,00 z el “Sirena” hubiera salido hacia Portonovo, a la velocidad nada excesiva de ocho nudos, habría tardado 37 minutos en llegar, la ambulancia de Protección Civil con base en Portonovo, avisada por radio, podía haber estado esperando en el muelle; de ahí al hospital Provincial de Pontevedra son 20 minutos, lo que totalizan 57 minutos, es decir 25 minutos menos que la evacuación realizada por helicóptero. Este análisis falta en el expediente.

5.5.19. EMBARRANCADA “BORRAXEIRO PRIMERO”

1 INTRODUCCIÓN

El nueve de mayo de 1995, sobre las 02 horas, el pesquero “Borraxeiro Primero” navegaba en las proximidades de la isla de Ons. El viento y el mar estaban en calma, pero la niebla dificultaba la visibilidad, reduciendo esta a no más de media milla.

El “Borraxeiro Primero” intentó pasar entre la isla y los bajos Camoucos, al NE de la misma, pero un error en la posición le llevó a encallar en roca en la playa de Melide, en la isla. El casco de acero resistió el golpe, el escaso oleaje hizo trabajar poco al barco y, en fin, la asistencia de un remolcador que lo reflató cinco horas más tarde permitieron que los daños al buque fuesen prácticamente nulos, limitándose a rascazos en el casco. El expediente administrativo se instruyó en la Capitanía Marítima de Portonovo.

2 DESCRIPCIÓN DE LOS HECHOS

a. FUENTES INFORMATIVAS

El Patrón del “Borraxeiro Primero” y los patrones de otros dos pesqueros que se encontraban en la zona aportan testimonios directos sobre el accidente, son las primeras y fundamentales fuentes informativas, complementadas por la carpeta del CZCS de Finisterre, que ofrece una exposición cronológica de los trabajos de rescate del pesquero. En tercer lugar, cabe citar la información suministrada por los documentos administrativos, hoja de asiento y Rol en este caso.

b. CARTAS

No se incluye en el expediente una carta de la zona, cuando resulta casi imprescindible hacerlo para entender los movimientos previos al siniestro y las maniobras de reflotamiento.

c. ESQUEMAS CINEMÁTICOS

En relación con el epígrafe anterior, el trazado en la misma carta, o aparte, de un esquema con la derrota pretendida por el “Borraxeiro Primero” y con la realmente seguida a través de los Camoucos, así como la situación final del barco encallado, habría ayudado a entender las razones del accidente. Pero en el expediente no se incluyó este útil esquema.

d. LEGISLACIÓN APLICABLE

Encontramos de aplicación al caso el RIPA, en cuanto a la permanente y eficaz vigilancia visual y auditiva por parte del Piloto; el STCW en lo referente a la guardia y el capítulo V del SEVIMAR.

3 EL INFORME ADMINISTRATIVO

a. DESCRIPCIÓN

Consta de cuarenta folios numerados a mano con bolígrafo en el ángulo superior derecho. Se compone de toda la documentación habitual en un expediente administrativo, en el que además de los documentos con valor intrínseco (declaraciones, certificaciones, copias de libros oficiales, ...) corren escritos complementarios (remisiones, solicitudes, notificaciones, ...) que ayudan a entender cómo se instruyó el expediente. Del primer tipo son 28 folios, mientras 12 deben clasificarse en el segundo.

Puede parecer una cantidad excesiva de documentación auxiliar, pero así es un expediente completo. Este incluye por orden: i) carpeta del CZCS de Finisterre (6 folios) que va al principio y sirve como introducción. ii) Declaraciones del Patrón del “Borraxeiro Primero” y de los testigos. iii) Documentación referente al buque (Rol, hoja de asiento; 11 folios). iv) Información meteorológica de la prensa (un folio, complementa a la de la carpeta del CZCS). v) Cuestionario OMI de accidentes marítimos (3 folios). vi) Informe del Instructor (2 folios). Para cerrar, vii) noticia de prensa (un folio) dando cuenta del accidente, sin mayor importancia.

Por supuesto, aunque no siempre sucede, se utilizó para la ejecución de los documentos papel oficial con sellos, fechas, registros de entrada y salida. En cambio, las fotocopias no se compulsaron (a excepción de la hoja de asiento, compulsada que tendrá un interés inesperado, como veremos).

b. ACIERTOS

En primer lugar, como se acaba de exponer, es una cierta el conservar el expediente completo, sin expurgar los documentos auxiliares, de mero trámite administrativo.

La portada es correcta, pues cita el tipo de accidente, Capitanía instructora y fecha (aunque incompleta). Es interesante el índice, pues ordena los diferentes bloques que conforman el expediente (Declaraciones, Datos del Buque, ...) alfabéticamente y dentro de cada uno, los documentos correspondientes i), ii), ... indicando el número de folio. No cita esos otros documentos auxiliares comentados.

La información meteorológica de la prensa se supone basada en datos oficiales del Instituto Nacional de Meteorología. A falta de información oficial directa, buenos son estos recortes de los periódicos.

c. DEFICIENCIAS

- i) La isla de Ons pertenece al distrito marítimo de Bueu, a esta Capitanía correspondía, según la Circular 6/94 del Director General de la Marina Mercante, la instrucción del expediente administrativo. Sin embargo, sin explicación alguna que justifique tal decisión, el Capitán Marítimo Provincial de Vigo ordena la instrucción a la Capitanía de Portonovo (folio 5).
- ii) La carpeta del CZCS fue remitida (folio 6) a las Capitanías de Vigo (Provincial) y Marín (?), pero no a la de Bueu (distrito donde ocurrió el accidente) ni a la de Portonovo (puerto base del “Borraxeiro Primero”). No consta en el expediente explicación para este hecho.
- iii) En el folio 8, correspondiente a la misma carpeta del CZCS, se hace mención, a las 07,45 z, a una “Sala de Inspección Pesquera”, organismo desconocido y sobre el que el Instructor no realizó indagaciones.
- iv) En este expediente se evidencia la lentitud administrativa que de unos órganos puede repercutir en otros: el 15-05-95 (folio 16) el Capitán Marítimo de Portonovo solicitó vía fax una copia de la hoja de asiento del barco accidentado a la Capitanía Marítima de Vigo (puerto de matrícula del mismo). Ante la falta de respuesta, 18 días después, el 02-06-95 (folio 17), la de Portonovo reitera la solicitud. Además de la lentitud, este caso adquiere tintes grotescos y vergonzosos, pues la respuesta (folio 18) pretende haber sido remitida el día 18 de mayo (así consta en el escrito y en el sello de salida), pero hicieron mal el apaño pues en la compulsa de la hoja de asiento pusieron la fecha verdadera, 2 de junio (quince días después del pretendido día de remisión).

- v) Pero la principal deficiencia de este expediente se encuentra en la ausencia de una investigación sobre las causas del encallamiento; así la comparecencia del Patrón –folio 20- nada útil dice al respecto y tal vez por eso se produce una incongruencia grave, pues en dos documentos de la máxima importancia, el Instructor realiza dos afirmaciones tan contradictorias como que el radar iba apagado y que iba encendido. En la descripción de la secuencia de acaecimientos del cuestionario OMI –folio34- explica que el “Borraxeiro Primero” navegaba con el radar apagado; que se cerró tan rápidamente en niebla que cuando el Patrón encendió el radar, durante el tiempo de calentamiento de este, encalló el barco. Tal versión (de fecha 30-05-95) contradice la narración del Patrón –folio 12- de 12-05-95: “*El radar iba funcionando*”. En el mismo cuestionario OMI, el Instructor vuelve a repetir que el radar no iba funcionando –folio 35- para a continuación –folio 37- en su informe de 05-06-95, afirmar “*el radar funcionaba perfectamente*”.

d. CONCLUSIONES

La grave e inexplicable incongruencia del radar anula de hecho, en nuestra opinión, la validez de este expediente o, si se quiere, exige una revisión del mismo en aras a establecer de manera incontrovertible si el radar iba funcionando o no y, en consecuencia, cuáles pudieron ser las causas del accidente. El 07-06-95, el expediente fue remitido desde la Capitanía instructora –Portonovo- a la Provincial, Vigo, se supone que para su posterior elevación a la Dirección General de la Marina Mercante. Ninguno de estos organismos parece haber reparado en la incongruencia señalada, pues no se revisó el expediente.

5.5.20. EMBARRANCAMIENTO “RAMONA PAN ÁLVAREZ”

1 INTRODUCCIÓN

El 23 de agosto de 1995, el arrastrero de 38,6 TRB “Ramona Pan Álvarez” (en lo sucesivo, “RPA”) navegaba por la ría de Vigo en buenas condiciones de tiempo y mar, con una ligera bruma propia de la madrugada, cuando a las 5,30 horas el Patrón sintió un fuerte golpe en el casco. Como la sonda en el lugar era de 25 metros y no había visto nada flotando, pensó que podía tratarse de un resto semihundido. Inmediatamente la tripulación inspeccionó los fondos y pudo comprobar que el agua entraba abundantemente en la sala de máquinas. Para evitar males mayores, el Patrón decidió varar en la cercana playa de Area de Fegueira, en la isla Cies Norte. En tan crítico momento, el timón no obedeció y el barco quedó encallado en piedras en vez de en la arena. Aunque no parecía que el peligro de hundimiento o rotura del casco fuese inminente, la tripulación, excepto el Patrón, abandonó el barco con ayuda de otro pesquero.

El “RPA” permaneció encallado hasta el día 27 del mismo mes. Durante este tiempo, el barco se rompió en dos a unos cinco metros de la proa. El día 27, la parte principal del casco fue remolcada a un varadero para su reparación.

El informe administrativo sobre el asunto fue instruido por el Capitán Marítimo de Portonovo.

2 DESCRIPCIÓN DE LOS HECHOS

a. FUENTES INFORMATIVAS

En cuanto a los testimonios directos, contamos con las declaraciones de los tres patrones del “RPA”. Faltan, tal vez porque no existan, las declaraciones de

otros barcos próximos que hubiesen visto el accidente. En este sentido, del pesquero "Venus" sólo sabemos que ayudó al desembarco de los tripulantes del "RPA", pero no se tomó declaración a su Patrón.

Documentalmente, sirven como información la hoja de asiento y los boletines meteorológicos; pero, en este apartado, se echa en falta la carpeta del CZCS de Finisterre –necesariamente amplia y detallada– y los informes de los ingenieros inspectores de buques.

b. CARTAS

No se incluyen en el expediente las cartas correspondientes al punto de supuesta colisión con un objeto semihundido y al lugar del encallamiento. Las cartas 9240 o 9241 habrían sido las más adecuadas a este propósito.

c. ESQUEMAS CINEMÁTICOS

Tampoco figuran en el expediente. Como en tantos casos, el accidente no es consecuencia de un error en la derrota, pero una representación de los movimientos del barco podría haber ayudado a entender, si se quiere "a seguir", la trayectoria del "RPA". Tal esquema podía muy bien ir incluido en la carta mencionada en el epígrafe anterior.

4 LEGISLACIÓN APLICABLE

El capítulo V del SEVIMAR, así como el RIPA y el STCW respecto de la guardia de navegación.

5 EL INFORME ADMINISTRATIVO

a. DESCRIPCIÓN

Consta de 65 folios que numeramos para realizar este estudio. Se trata de un expediente administrativo típico, por tanto muchos folios son simples escritos de remisión. Hay también folios utilizados como mera separación de partes del expediente, por ejemplo los números 16, 38 y 54.

La totalidad de la documentación está dividida en tres bloques:

- i) El primero, compuesto por 34 folios, es el expediente sobre el accidente, con la documentación propia (Protesta de Mar, declaraciones, hoja de asiento y Rol, partes meteorológicos, informe OMI) y el informe del Instructor.
- ii) Un apartado denominado “*Actuaciones Previas*” –15 folios- con escritos y certificaciones diversas, así como una noticia de prensa sobre el siniestro. Se trata de una documentación requerida por la compañía aseguradora (excepto el recorte de prensa) que no tiene un interés directo en el expediente, pues no aporta novedades, pero puede formar parte del mismo.
- iii) Un último bloque de “*Actuaciones Posteriores*” –11 folios- con escritos varios, fotocopias de titulaciones, solicitud del Juzgado en relación con el seguro. Como en el caso anterior, documentación prescindible pero no improcedente.

b. ACIERTOS

Como se ha comentado en otros casos, es bueno que el expediente incluya todos los escritos de trámite, pues estos son útiles para trazar las vías

administrativas que siguió el conjunto. En este sentido, es notoria la gran cantidad de remisiones y solicitudes en relación a los títulos de los tripulantes del "RPA", da la impresión de que no se acababa nunca de documentar de manera satisfactoria estas titulaciones: folios 39,50, 55, 56 y los asociados a estos.

Parece correcta la ordenación del expediente en los tres bloques ya comentados, así como el haber dividido el informe del Instructor en dos partes: características del buque y acaecimientos en primer lugar y, a continuación, las declaraciones e informes seguidas de las conclusiones (si bien estas son demasiado breves, con una redacción casi telegráfica y bastante deficiente).

Los informes meteorológicos –folios 10 y 11- son oficiales, lo cual es preferible a las informaciones de prensa.

Por último, destacar dos buenos aspectos de la Instrucción en lo referente a las causas del accidente, en principio fortuito, y actuaciones inmediatas: se resalta el hecho de que el Patrón no efectuó ninguna llamada de socorro cuando comprobó la inundación de la sala de máquinas y decidió varar –folio 15 (Sobre comunicaciones radiomarítimas, cfr. Ref. 33). Por otra parte –folio 8- el Instructor indaga sobre el descanso de la tripulación, pues se dirigían a caladeros en el momento del accidente y por tanto debían estar descansados y en consecuencia en buenas condiciones para la guardia de puente.

c. DEFICIENCIAS

Comenzando por el principio, en la portada falta el nombre de la Capitanía Instructora y el número del expediente. El índice –folio 2- está sin hacer. En el capítulo de las ausencias, notar también que en el cuestionario OMI –folio 12- falta el estado del mar. Pero son tres los documentos importantes cuya ausencia, ya comentada, resulta grave: i) Un acta de un ingeniero o inspector de averías sobre el estado de la

nave tras el encallamiento. ii) Comparecencias de todos los tripulantes del “RPA” y de, al menos, el Patrón del “Venus”. iii) Carpeta del CZCS de Finisterre.

La instrucción del expediente se encomienda –folio 20- al Capitán Marítimo de Portonovo, sin explicar esta decisión anormal, pues corresponde la instrucción a la Capitanía Marítima en cuyo distrito haya ocurrido el accidente. Fruto del alejamiento geográfico del lugar de los hechos es la no presencia del Instructor en la isla Cíes Norte. Resulta sorprendente que habiendo estado el barco cuatro días encallado, el funcionario Instructor del expediente administrativo no hubiese realizado una inspección “in situ”.

Por último, señalar que la protesta de mar –folio 18- debía haberse ordenado antes de las “Conclusiones” –folio 15. Por cierto, estas son muy sucintas y no explícitamente motivadas. Las carencias señaladas más arriba (testimonios, carpeta del CZCS, informe de averías) pueden estar en el origen de tan breves conclusiones. El informe no reseña las consecuencias del accidente (pérdida total o parcial del buque, daños personales, contaminación,...), pero podemos colegir estas del cuestionario OMI –folios 12 a 14- y de la notificación del armador a la Capitanía sobre el traslado del buque al astillero –folio 52- para su reparación.

d. CONCLUSIONES

Nos encontramos con un expediente bastante voluminoso para lo que suele ser la media en casos de accidente, pero con muy importantes carencias ya comentadas. Creemos que en la Capitanía Marítima de Vigo, la que debió haberlo instruido, pudieron añadir al expediente que estudiamos alguno de esos otros documentos que le faltan, sin los cuales queda incompleto.

Un apunte final: en todos los casos de siniestros por, al parecer, guardias deficientes, he visto anotaciones de los instructores relativas al cansancio, exceso de confianza, mal funcionamiento de las ayudas electrónicas y otras posibles

causas. Nunca se contempla, al menos explícitamente, la posibilidad de errores humanos motivados por la ingestión excesiva de alcohol u otras sustancias [cfr. Ref. 72; págs. 297 a 311].

5.5.21. NAUFRAGIO “AMPARITO”

1 INTRODUCCIÓN

Se trata del expediente administrativo abierto a causa de la caída al agua y ahogamiento del único tripulante de la embarcación “Amparito”, ocurrida el día 22 de abril de 1996, a las 9,30 horas en la costa de la ría de Pontevedra, en un lugar denominado Bascuas (islote y playa). Las circunstancias de tiempo y mar no eran óptimas, con viento moderado del oeste, aguaceros y olas de hasta medio metro con mar de fondo, aunque la zona concreta del accidente estaba abrigada, lo que atenuaba el oleaje.

El pescador se encontraba faenando cuando al calar las redes se cayó al mar. Los testigos presenciales no aclararon en detalle las circunstancias del accidente en detalle. Media hora más tarde, el cadáver fue rescatado.

El presente informe, realizado por un funcionario de la Capitanía Marítima de Portonovo, e incluye informes de diferentes organismos de salvamento.

2 DESCRIPCIÓN DE LOS HECHOS

a. FUENTES INFORMATIVAS

Las declaraciones de unos albañiles testigos oculares directos podrían resultar interesantísimas, si no fuese por la fatal casualidad de que no miraban hacia el “Amparito” en el instante preciso del accidente. El resto de las declaraciones se refieren a las incidencias del rescate y traslado del cadáver.

Los informes incluidos en el expediente ayudan a componer el conjunto de actuaciones de los rescatadores y de la Administración, pero no aportan nada en cuanto a las causas del siniestro.

La noticia de prensa incluida tiene valor por las dos fotos del lugar en el momento de recoger los aparejos y restos semihundidos de la "Amparito", se ve la zona entre rocas aunque no se aprecia la distancia real a la costa ni la accesibilidad peatonal.

b. CARTAS

El folio número 5 es fotocopia algo reducida de la carta 925; habrían servido también la 9251 y la 9261; las tres con la misma escala, demasiado grande para apreciar la zona.

c. ESQUEMAS CINEMÁTICOS

No parece que la trayectoria o evolución de la embarcación hayan determinado, ni siquiera influido, en el accidente. No procede, en consecuencia, incluir en el informe un esquema cinemático. Habría sido esclarecedor realizar un plano donde se apreciase con una cierta aproximación el entorno del accidente: proximidad a tierra, resguardo del mar, rocas, ...

3 LEGISLACIÓN APLICABLE

Obligación del reconocimiento médico previo al embarque (Orden de la Presidencia del Gobierno de 1 de marzo de 1973); Convenio OIT nº 73.

4 EL INFORME ADMINISTRATIVO

a. DESCRIPCIÓN

Se trata de un informe oficial de la Capitanía Marítima de Portonovo. Compuesto por 30 folios numerados que comienza, sin portada, con el escrito de remisión de un informe previo desde Portonovo a Vigo. Sigue una descripción de los hechos junto con datos de la embarcación y tripulante, todo ello sin la firma del funcionario redactor, aunque en papel de oficio, y una fotocopia de la carta de la zona. Hasta aquí en informe previo realizado el mismo día del accidente y que comprende cinco folios.

El folio número 6 es la orden del Capitán Marítimo Provincial de Vigo ordenando la realización de un informe más completo y documentado. Este informe sigue a continuación sin repetir lo ya expuesto en los primeros folios –lo cual es un acierto que no siempre se produce– con el informe normalizado OMI, boletines meteorológicos, hoja de asiento de la embarcación, carpeta de seguimiento del CZCS, informes de Protección Civil de Sanxenxo y de la Cofradía de Pescadores de ese mismo puerto y, para terminar, una comparecencia de uno de los albañiles testigos del accidente y la nota de prensa sobre el mismo.

b. ACIERTOS

- i) Los folios del informe son documentos oficiales, en papel oficial, con sellos y firmas, lo que dota de entidad al informe. Este aspecto básico y elemental se omite a veces, como puede verse en otros informes analizados.
- ii) La sucesión de folios está bien secuenciada: primero los hechos anteriores y luego los posteriores. Desde las primeras páginas es fácil saber sobre qué estamos leyendo y cómo evolucionaron los

acontecimientos. Por supuesto, los informes concretos –como el del CZCS- adelantan acontecimientos que se analizan con más detalle posteriormente, pero esto no menoscaba la secuencia natural y la inteligencia de la exposición.

- iii) El que el informe previo –folios 1 a 5- se haya realizado en la misma jornada del accidente, da una favorable impresión de celeridad.
- iv) Resulta muy loable la concisión del expediente, es una economía administrativa. Cabe mejorar, recortando, alguna narración, como se verá más adelante, pero en conjunto no hay excesos.

c. DEFICIENCIAS

- i) Retomando el argumento del anterior punto iv), resulta demasiado pormenorizada la narración de movimientos, actuaciones intrascendentes y llamadas telefónicas de los funcionarios. Parecen totalmente prescindibles los párrafos cuarto de folio 2 y el primero del folio 3. Tal vez por ello, en los folios 2 y 3 no acaba de aclararse bien qué sucedió con el cuerpo del marinero desde su fallecimiento hasta que se encontraba en el muelle (¿cuál de ellos?) de Portonovo.
- ii) Se echan en falta las fotocopias de determinados documentos imprescindibles en el expedientes: Licencia de Pesca, libreta de navegación. No habrían sobrado tampoco los certificados de la embarcación y las titulaciones del tripulante.
- iii) El informe, en el párrafo segundo del folio 3, cita las circunstancias de la marea como determinantes en el rescate de la embarcación, pero no aclara cuáles eran estas circunstancias – pleamar, bajamar, vaciante,...- y por qué dificultaban el rescate.

- iv) En el folio 10 –informe OMI- se observa sin rellenar el apartado de “*Código de causas*”; al menos, habría que haberlo cubierto con 99 (“*desconocido*”).
- v) En los folios 17 y 21, consta la eslora de la embarcación como 1,5 metros. Tal dato parece erróneo y lo es, como se comprueba en el folio 4 y, sobre todo, en la Licencia de Navegación (si se incluyesen copias de la misma). Se trata de una mera errata, sin que quepa atribuirle mayor importancia.

d. CONCLUSIONES

Se trata de un informe correcto en cuanto a la forma, pero que presenta importantes lagunas respecto al fondo, ya que quedan sin dilucidar determinadas circunstancias relevantes:

- i) Según los informes meteorológicos –folios 12 y 13- y la declaración de un testigo –folio 28- llovía mucho, por lo que la visibilidad no podía ser lo buena que se manifiesta en el informe OMI –folio 8-.
- ii) En los folios 17 y 18 se cita la intervención del B/S “Ría de Vigo”, pero no especifica la situación de este buque ni qué hizo en los 35 minutos transcurridos desde su alerta (09,50) hasta que fue movilizado (10,25 horas). Da la impresión de que se movilizan demasiados medios, sin que conste un empleo efectivo de los mismos.
- iii) En el informe del CZCS de Finisterre –folio 23, último párrafo- se afirma que informaron telefónicamente a las Capitanías de Vigo y Marín a las 18 horas, por ser imposible hacerlo a Portonovo. Obvian que en esta última Capitanía había fax. Además, ¿Por qué comunicaron con Marín? Continuando con el mismo documento, en el folio 24 se afirma que fue informado el

Capitán Marítimo de Portonovo, cuando no es así, ya que el mismo no se encontraba en aquellas fechas en su destino. El CZCS continúa en el mismo folio insistiendo en llamar por teléfono a la Capitanía de Portonovo a las 20,55, cuando deberían saber que ese no es horario de una oficina administrativa. No aclaran por qué en este segundo caso no vuelven a llamar a Marín ni a Vigo. Todo esto hace aparecer la Capitanía de Portonovo como poco atendida o con un horario muy restringido.

- iv) En la declaración del albañil testigo –folio 28- sorprende que los testigos no intentasen acercarse al lugar del accidente –al menos, no consta que lo hubiesen hecho- para ayudar al naufrago. Resulta un lapso de una media hora –de 9,30 a 10- al parecer sin actuación alguna en cuanto a intentar el rescate del marinero.

Para terminar, encontramos que se trata de un informe suficientemente bien elaborado por los funcionarios de la Capitanía Marítima de Portonovo, labor muy encomiable si tenemos en cuenta que, en principio, no son los profesionales idóneos por su formación no náutica para realizar este tipo de informes. Las deficiencias halladas corresponden más bien a los informes parciales de otros organismos, contenidos en este expediente, que calificaríamos de bueno si incluyese las copias de la Licencia de Pesca y la libreta de navegación, así como si tuviese por carátula un primer folio indicando el nombre del barco siniestrado y el número del expediente, en este caso 96 476 0250.

5.5.22. VARADA “MARÍA RAQUEL”

1 INTRODUCCIÓN

El 8 de septiembre de 1996, sobre las 21 hora, con mar en calma y viento del N/NE de fuerza 5, el marinero Ramón Besada salió del puerto de Portonovo en una embarcación de recreo, la “María Raquel”, para dirigirse a la isla de Ons.

A mitad de camino, en punta Cabicastro, el motor se paró y no arrancó. El “María Raquel” quedó a la deriva, si bien el Patrón lo hizo ir derivando hacia la isla de Onza, donde finalmente varó.

A la mañana siguiente, el pesquero “Raima” lo remolcó a la isla de Ons, pero en el intervalo de tiempo entre la avería y el remolque, la familia de Ramón Besada alertó a los medios de salvamento (sobre las 09,30 horas del día 9). Se inició una búsqueda que duró menos de una hora, hasta que el naufrago dio cuenta de su paradero sano y salvo. El incidente dio origen a un pequeño expediente instruido en la Capitanía Marítima de Portonovo.

2 DESCRIPCIÓN DE LOS HECHOS

a. FUENTES INFORMATIVAS

La fundamental es el testimonio del Patrón y único tripulante, quien hace una comparecencia documentada en el expediente.

Para el seguimiento de las operaciones de búsqueda, y en general de todo lo acaecido, resulta muy útil la carpeta de CZCS, también incluida en el expediente.

b. CARTAS

Falta una carta en la que se hubiese trazado la derrota seguida por la embarcación, hasta la varada y posterior remolque a Ons. La carta 9251 habría sido la recomendable para este fin, fotocopando la zona correspondiente e incluyéndola en el expediente.

c. ESQUEMAS CINEMÁTICOS

Según el apartado anterior, en la carta se habrían trazado las derrotas y las derivas de la embarcación.

3 LEGISLACIÓN APLICABLE

Ley 27/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, artículos 116,2.a y 114,3.a

4 EL INFORME ADMINISTRATIVO

a. DESCRIPCIÓN

Consta de diez folios sin numerar. Compuesto por: escrito de remisión, comparecencia del Patrón, cuestionario OMI, fotocopia del DNI del Patrón y carpeta del CZCS de Finisterre.

El escrito de remisión de la Capitanía de Portonovo a la de Vigo, que también obra entre los documentos, menciona una fotocopia de la hoja de asiento que no ha quedado en la copia archivada en la Capitanía instructora –la de Portonovo–, tal vez porque allí se encuentra el original de dicha hoja de asiento.

b. ACIERTOS

Dada la escasa entidad del hecho, parece suficiente un breve expediente. Por la carpeta del CZCS vemos que desde la primera noticia de desaparición del marinero hasta la resolución del asunto transcurrió menos de una hora.

c. DEFICIENCIAS

La brevedad no impide que se realicen las indagaciones debidas en averiguación de los hechos. Así, no se investiga la razón por la que la "María Raquel" no llevaba radio; tampoco consta la titulación que poseía el Patrón, pues aunque sin duda se trataba de un marinero avezado —supo hacer derivar la embarcación a su conveniencia— no necesariamente había de poseer el reglamentario título.

En este mismo sentido, es cierto que no se indagan las causas de la avería, aún siendo fácil recabar un informe del mecánico que reparó el motor.

d. CONCLUSIONES

De un incidente menor como este, pueden deducirse conclusiones interesantes en orden a aumentar la seguridad de la navegación. La investigación de este tipo de sucesos puede ser a la vez exhaustiva y breve, y no olvidar que las consecuencias irrelevantes de un caso concreto pueden ser mucho más graves en otros. Así, este marinero pudo haber tenido menos suerte y pericia e ir a encallar en rocas o estrellarse contra un acantilado. De todo accidente conviene sacar enseñanzas generales.

5.5.23. NAUFRAGIO “CISNE DE PLATA DOS”

1 INTRODUCCIÓN

El día 3 de diciembre de 1996, sobre las 18 horas, el pequeño pesquero “Cisne de Plata Dos” regresaba a su puerto base, Portonovo, cargado con nasas y uso 25 kilos de pescado. El tiempo, que había sido bueno durante todo el día, había empeorado mucho y rápidamente a partir de las cinco de la tarde, con viento de fuerza 4 a 5 y olas de casi dos metros, según los testimonios de los marineros.

Dos golpes de mar sucesivos inundaron la embarcación, sin cubierta, y arrojaron al mar a su único tripulante. El casco no se hundió, por lo que el náufrago se agarró al mismo, y así permaneció durante casi una hora hasta que otros pesqueros se percataron de lo sucedido y lo rescataron sano y salvo. La “Cisne de Plata Dos” se hundió cuando intentaron remolcarla y fue recuperada días más tarde sin mayores daños.

El correspondiente informe se instruyó en la Capitanía Marítima de Portonovo, en cuyo distrito sucedió el accidente y puerto base de la embarcación.

2 DESCRIPCIÓN DE LOS HECHOS

a. FUENTES INFORMATIVAS

La más importante es el propio náufrago, quien realizó una comparecencia ante el Capitán Marítimo de Portonovo reflejada en los folios 10 y 11 del expediente.

Como fuentes documentales, constan los partes meteorológicos oficiales, la Licencia de Pesca, la hoja de asiento de la embarcación, la Libreta de Inscripción

Marítima, la hoja correspondiente del Registro de Personal y cotización a la Seguridad Social (acredita la situación de alta) del marinero.

No hay carpeta del CZCS de Finisterre porque éste tuvo, dadas las peculiaridades del suceso, un conocimiento muy somero de los hechos.

Tampoco se incluye una declaración o comparecencia del Patrón del “Tres Hermanos”, pesquero que avistó y prestó la primera asistencia al naufrago.

b. CARTAS

El folio 12 es una fotocopia en formato DIN A3 de la zona del naufrago. Indica la zona del accidente.

c. ESQUEMAS CINEMÁTICOS

No son necesarios, aunque en la carta anterior pudo haberse trazado la derrota seguida por el “Cisne de Plata Dos” e indicado con flechas las direcciones del viento y del oleaje.

3 LEGISLACIÓN APLICABLE

Ley 27/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, art. 116, 2, párrafo a (emprender la navegación sin que el buque reúna las debidas condiciones).

Convenio SEVIMAR, Capítulo II, Parte B (Compartimentado y estabilidad), de acuerdo con lo previsto en el Decreto 1289, de 20 de mayo de 1965.

Despacho con un solo tripulante: SEVIMAR, cap. V, regla 13, en relación con la Orden de 14 de julio de 1964, artículo Transitorio, sucesivamente prorrogado. Instrucción del Comandante de Marina de Vigo de 01-06-87 (nº 1031-E).

4 EL INFORME ADMINISTRATIVO

a. DESCRIPCIÓN

Consta de 31 folios numerados y bien secuenciados que se ordenan en dos partes: primero el Informe, compuesto por los datos del buque, descripción de los hechos y conclusiones y después, como anexos, una serie de documentos que son la base del informe: comparencias del Patrón y del armador, cuestionario OMI de accidentes, carta náutica, informes meteorológicos, documentos relativos al barco (hoja de asiento, Licencia de Pesca) y al tripulante (Libreta de navegación, copia del Registro de Personal e impresos de liquidación de la Seguridad Social).

b. ACIERTOS

Los folios que componen el informe están escritos en papel oficial, con sellos, firmas y aclarafirmas, práctica respetuosa con la formalidad administrativa.

La portada es simple y práctica, pues indica el tipo de accidente, lugar y fecha del mismo, así como la Capitanía instructora y la fecha del expediente. Además, incluye el índice.

La descripción de los hechos –folio 2- además de breve y correcta, cita las páginas correspondientes a los folios que documentan los hechos que va narrando. Así, cada afirmación remite a un folio concreto, el del documento que sustenta la misma.

Las conclusiones –folio 3- parecen certeras cuando señalan dos aspectos del accidente: el exceso de nasas a bordo (no comprobado) y el hecho de que el

tripulante no llevase puesto el chaleco salvavidas, sobre todo teniendo en cuenta el mal tiempo reinante y que al no estar faenando no le molestaba.

Por último, en este caso se pudieron documentar bien los informes meteorológicos, pues son oficiales –folios 14 y 15- además de una información de prensa –folio 13- sobre el estado del mar.

c. DEFICIENCIAS

En todo expediente administrativo, hay documentos complementarios que, en una revisión posterior, sirven para conocer las incidencias en la tramitación del mismo: escritos de remisión, citaciones, diligencias, ... En el presente, no hay ninguno de estos escritos, lo que le hace perder aspecto administrativo, además, y sobre todo, de perder la posibilidad de reconstruir la evolución del mismo.

El Patrón, en su comparecencia –folio 10- ante el Capitán Marítimo, aporta datos muy precisos sobre el peso que llevaba a bordo en el momento del naufragio. Falta un informe del Ingeniero de Buques sobre la carga de la embarcación; se pudieron haber medido las nasas para calcular su volumen total y el GM de la embarcación. Sabemos que en navidades los pescadores cargan cuantas nasas pueden, aún a riesgo de su seguridad, dado el alto precio que alcanza el marisco.

En el cuestionario OMI sobre accidentes –folio 7- no se cita como causa, ni siquiera secundaria, la “Carga incorrecta o sobrecarga” (clave 08) porque no está probada, pero no lo está porque no se hicieron las diligencias oportunas.

No están compulsadas las fotocopias de la Licencia de Pesca (Rol) ni de la Libreta de Inscripción Marítima del tripulante.

d. CONCLUSIONES

Del resto de la documentación del expediente, se deduce que el barco no estaba despachado, circunstancia irregular que podría, debería, haber motivado la apertura de un expediente sancionador. Sin embargo, también se comprueba en el expediente que los certificados de la Inspección de Buques estaban en vigor, que el Patrón tenía título profesional habilitante y reconocimiento médico al día y se encontraba al corriente de sus pagos a la Seguridad Social; con todo ello, el “Cisne de Plata Dos” podría haber despachado sin problema.

Sólo queda, pues, reiterar la falta de una investigación sobre la carga del buque. Sin esta diligencia, un expediente en principio correcto pierde gran parte de su valor.

5.5.24. NAUFRAGIO “JOAQUINA”

1 INTRODUCCIÓN

El día 3 de diciembre de 1996, a media tarde, se levantó un fuerte viento en la ría de Pontevedra. Lo repentino y acusado del empeoramiento del tiempo sorprendió a todos los marineros que se encontraban faenando, los cuales volvieron inmediatamente a puerto. Sin embargo, el pescador de Sanxenxo Alfredo Poza salió en ese momento a fondear sus nasas con la embarcación “Joaquina”, eran las seis de la tarde.

Ante el evidente mal tiempo y la falta de noticias, sobre las nueve de la noche, la familia alertó a los medios de salvamento. Los buceadores encontraron antes de transcurridas tres horas la embarcación hundida. El cadáver del marinero apareció catorce días más tarde flotando en el puerto de Sanxenxo.

El expediente administrativo fue instruido por la Capitanía Marítima de Portonovo, en cuyo distrito ocurrió el accidente.

2 DESCRIPCIÓN DE LOS HECHOS

a. FUENTES INFORMATIVAS

No hay testigos directos del accidente, pero sí fueron recabados para la realización de este expediente los testimonios de otros marineros que se encontraban en zonas próximas, del buceador que encontró la “Joaquina” hundida a las pocas horas de desaparecer, el seguimiento de las labores de búsqueda realizado por el CZCS de Finisterre, partes meteorológicas, declaraciones de familiares, además de las fuentes documentales en lo referente al registro del tripulante, de la embarcación y del despacho de la misma.

No todas estas fuentes generan documentos, así por ejemplo el testimonio de los familiares se recoge como una breve, aunque importante, reseña sobre el número de nasas que llevaba la “Joaquina”, y las declaraciones de otros marineros son muy útiles para establecer las condiciones locales de tiempo y mar.

b. CARTAS

La página 8 es una fotocopia en tamaño DIN-A3 de una carta de la ría de Pontevedra. No se trata de una composición, técnicamente correcta, realizada en la Escuela Naval Militar de Marín, muy útil para trabajos de organización burocrática que requieran señalización de puntos o zonas en todo tipo de expedientes. En este caso, viene señalado el lugar donde apareció hundida la “Joaquina”

c. ESQUEMAS CINEMÁTICOS

No son necesarios. La derrota seguida por el pesquero se deduce inmediatamente trazando una línea recta desde el puerto de Sanxenxo hasta el punto del naufragio.

3 LEGISLACIÓN APLICABLE

Como en el caso anterior (“Cisne de Plata Dos “):

Ley 27/1992 , de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, art. 116, 2, párrafo a (emprender la navegación sin que el buque reúna las debidas condiciones).

Convenio SEVIMAR, Capítulo II, Parte B (Compartimentado y estabilidad), de acuerdo con lo previsto en el Decreto 1289, de 20 de mayo de 1965.

Despacho con un solo tripulante: SEVIMAR, cap. V, regla 13, en relación con la Orden de 14 de julio de 1964, artículo Transitorio, sucesivamente prorrogado. Instrucción del Comandante de Marina de Vigo de 01-06-87 (nº 1031-E).

4 EL INFORME ADMINISTRATIVO

a. DESCRIPCIÓN

Consta de 26 folios sin numerar –los numeramos posteriormente, para este trabajo- que recogen por una parte el informe, muy breve, compuesto por “*Introducción*”, “*Análisis del Accidente*” y “*Posibles Causas y Conclusiones*”. El resto del expediente lo completan la carpeta del CZCS, la carta náutica, informes meteorológicos, documentación administrativa del buque, del tripulante y del despacho, noticias de prensa y el cuestionario OMI sobre accidentes marítimos.

El informe no va antes ni después de estos anexos –que tampoco están agrupados como tales- sino en medio de los mismos. Comienza con la “*Introducción*”, después añade la carpeta del CZCS y otros documentos, hasta que en el folio 17 aparece el “*Análisis del Accidente*”, al que siguen el resto de los documentos hasta el folio 23 “*Posibles Causas y Conclusiones*”, para cerrar con el informe OMI.

Esta ordenación original obedece a la intención de presentar previamente los fundamentos del informe.

b. ACIERTOS

Tanto la “*Introducción*” –folio 2- como el análisis de las “*Posibles Causas y Consecuencias*” –folio 23- son breves, muy breves, pero suficientes. Las causas supuestas lo son a partir de los datos objetivos recabados durante la instrucción: número excesivo de nasas, muy mal estado de la mar, con viento fuerte. Ambos documentos están escritos en papel oficial; el segundo, con fecha, firma y sello.

El folio 9 explica las condiciones locales de tiempo y mar. Se trata de una precisión muy interesante, desde luego más importante –por más concreta- que las

condiciones generales suministradas por los partes meteorológicos; estos deben incluirse, pero siempre que fuese posible, deberían determinarse las condiciones meteorológicas concretas del lugar y hora del siniestro. Con mayor razón en una zona interior de una ría, donde los vientos ven alterada su dirección por la orografía, las corrientes son muy específicas y el oleaje es mucho más suave que en mar abierto o más violento si un viento local fuerte agita con potencia las aguas.

En este caso, se cita incluso la corriente observada por los buceadores en la zona, muy intensa en superficie, hasta una profundidad de 1,5 metros y de dirección oeste.

c. DEFICIENCIAS

Adolece este expediente de tres defectos muy comunes y ya comentados en otros casos: la portada no indica la fecha ni el lugar del accidente, carece de índice y no incluye los escritos de remisión que necesariamente se han producido entre los diferentes órganos administrativos (Capitanía Marítima local, Provincial, CZCS de Finisterre y otros si los hubiera). No son deficiencias de fondo, pero no deberían producirse ya que son de muy fácil subsanación.

El “Análisis del Accidente” –folio 17- en realidad no analiza sino que expone las observaciones del buceador que encontró la embarcación hundida. Precisamente a partir de estas convendría haber realizado unas hipótesis lógicas del accidente, de la secuencia de acaecimientos desde que la embarcación salió del puerto. Evitando, eso sí, un ejercicio imaginativo intenso que podría hacer derivar el análisis frío hacia la ficción novelesca.

La “Joaquina” tenía instalado un motor fueraborda, aunque en su hoja de asiento –folio 14- consta sin motor. Este hecho debería haberse señalado claramente, pues de la simple lectura del expediente, se deduciría la ausencia de motor. Tampoco se

aclara si había a bordo chaleco salvavidas o no, o si se desconoce tal extremo; si el chaleco apareció flotando o si lo llevaba puesto el infortunado marinero.

Por último, señalar un hecho no directamente relacionado con el informe, pero que puede resultar esclarecedor en cuanto a la relación entre los órganos administrativos y que ya se observó en otros expedientes estudiados: en varias carpetas del CZCS de Finisterre –en este caso, folio 5 y siguientes- constan anotadas supuestas llamadas a la Capitanía Marítima de Portonovo sin respuesta por parte de esta. La verdad es que no es previsible que una oficina administrativa se encuentre abierta a las nueve de la noche (folio 5: 19,45z). No consta que desde el CZCS hubiesen llamado a otras oficinas a esa hora y estas hubiesen respondido: así, a la Capitanía Marítima de Vigo “*se informa*” -mismo folio 5- (probablemente por fax).

d. CONCLUSIONES

Antes de terminar, observar que los folios 19 y 20 recogen las normas de despacho de embarcaciones de pesca con un solo tripulante: de acuerdo con la “*Norma Segunda*” –folio 20-, el tripulante deberá tener, como mínimo, el título de Patrón de Pesca Local, título del que carecía el Patrón de la “*Joaquina*”, según lo anotado en su Registro Personal –folio 16 vuelto-. Cabe entender que la “*Norma Segunda*” se refiere sólo a embarcaciones con motor y la “*Joaquina*” oficialmente –folio 14- no lo tenía.

Para terminar, valorar como suficiente este expediente, dada la poca entidad del siniestro a pesar de lo grave del resultado, pero dejando nota de la falta de un análisis más detallado y profundo sobre las causas del accidente, a partir de los datos obtenidos en la fase de instrucción.

5.5.25. HUNDIMIENTO “MARY CRUZ”

1 INTRODUCCIÓN

El cuatro de mayo de 1998, a las 10,30 horas locales, el pesquero “Mary Cruz”, 3ª-VI-1-1680, de 20 metros de eslora, se encontraba faenando en situación $\text{I}=30^{\circ} 04',1\text{N}$; $\text{L}=012^{\circ} 47',3\text{W}$, a unas ochenta millas de Arrecife de Lanzarote. Las condiciones meteorológicas eran adversas, con mar de fondo del NW de 2 metros, viento del NE fuerza 4 a 5 (marejada a fuerte marejada).

A la hora indicada, el maquinista observa que entra mucho agua al parecer de la parte de proa. Aunque se comenzó a achicar con dos bombas, era imposible contener la inundación y, a las 12,15, el Patrón comunica al Centro Regional de Coordinación del Salvamento (CRCS) de Las Palmas que necesita ayuda por tener una vía de agua incontrolable. Se decidió el abandono del buque por una parte de la tripulación cuando la bomba auxiliar se quemó; más tarde, cuando también la bomba principal se quemó a las 12,40 horas, abandonaron los maquinistas que habían quedado a bordo. A las 14,00, llega un helicóptero de rescate y comienza a izar a los diez tripulantes ilesos, que estaban en las balsas salvavidas. A las 14,24, el “Mary Cruz” se hundió definitivamente.

Se elaboró un expediente sobre el asunto en la Capitanía Marítima de Arrecife de Lanzarote.

2 ESCRIPCIÓN DE LOS HECHOS

a. FUENTES INFORMATIVAS

Son tres: la declaración del Patrón del “Mary Cruz”, el parte de asistencia de la lancha de salvamento y la documentación recabada por la Capitanía marítima de

Arrecife de Lanzarote, consistente en fotocopias del Rol, despacho y fechas de expedición de los certificados.

b. CARTAS

No se incluyen en el expediente, por lo que resulta difícil hacerse idea de la zona del siniestro, sonda en el lugar, proximidad de la costa, etc...

c. ESQUEMAS CINEMÁTICOS

De acuerdo con la Protesta de Mar del Patrón, la vía de agua se detectó en una situación muy exactamente determinada: $l=30^{\circ}04',12$ N; $L=012^{\circ}47',30$ W, mientras que el barco se hundió en unas coordenadas también precisas, facilitadas por el helicóptero de rescate: $l=29^{\circ}48',2$ N; $L=012^{\circ}49',00$ W. El "Mary Cruz" derivó, por tanto, hacia el SW, como era de esperar con vientos de NE. Si se hubiese incluido una carta de la zona, podría haberse señalado en la misma este movimiento. Además, se deduce que la balsa siguió idéntica derrota que la embarcación, pues permanecieron juntos -¿tal vez amarrados?- hasta el hundimiento.

3 LEGISLACIÓN APLICABLE

El SEVIMAR, capítulos I, b (visitas y certificados), II (construcción), III (elementos de salvamento) y V (seguridad de la navegación).

4 EL INFORME ADMINISTRATIVO

a. DESCRIPCIÓN

Consta de 17 folios sin numerar, que numeramos correlativamente a efectos de este trabajo y respetando el orden original; además, añadimos fotocopia de la correspondiente hoja de asiento, lo que eleva a 21 el número de páginas.

El expediente está formado por la Protesta de Mar y una declaración del Patrón; un parte de asistencia del CRCS de Las palmas; un recibo de manifestación de la Guardia Civil y fotocopias del Rol y el despacho.

A modo de portada, se ha utilizado un folio con datos de la embarcación.

b. ACIERTOS

Lamentamos no encontrar nada correcto en esta agregación de documentos que mal se puede llamar expediente y de ninguna manera informe pues, por ejemplo, no hay análisis de las causas ni conclusiones de la investigación. Por anotar algo, y en contraste con otros informes estudiados, señalar que los documentos están escritos en papel oficial, con denominación de la dependencia que lo genera.

c. DEFICIENCIAS

Para empezar, falta absoluta de firmas o identificación del funcionario que recopiló la documentación (no podemos decir “instruyó” el expediente). La única firma de alguien que supuestamente trabaja para la Administración la encontramos en el folio 6 –parte de asistencia del CRCS- pero no identifica el cargo, se limita a poner el nombre Manuel Gutiérrez.

Completan la lista de ausencias los inexistentes cuestionarios OMI de accidentes marítimos y las declaraciones de los tripulantes, en especial del maquinista.

Pasamos ahora a analizar cada uno de los documentos:

- i) El folio 1, que sirve de portada, recoge los datos del buque, pero no los del siniestro, por lo que resulta algo incompleto para identificar el contenido de la documentación que sigue.
- ii) El folio 2 –“*Declaración de Testigos*”- es un ejemplo de lo que no debe ser una declaración, pues aunque se identifica al declarante, el Patrón, quedan sin respuesta demasiados interrogantes básicos: ¿Ante quién declara el Patrón?, ¿De qué embarcación se trata?, ¿Cuál es la fecha de los hechos relatados?, ¿Cuáles eran las circunstancias de tiempo y mar?, ¿Hubo otros testigos? Si el declarante no aporta motu proprio más datos, debe la Autoridad exigir una comparecencia para responder a las preguntas anteriores y otras acerca del desarrollo de los acontecimientos. Este documento y el siguiente, la Protesta de Mar, pueden considerarse solidariamente pues ambos son manifestaciones del Patrón. En la misma línea, el documento foliado 4 es un extracto de la declaración que el mismo Patrón evacuó ante la Guardia Civil y que esta remitió al Juzgado de Instrucción número cuatro de Arrecife. Es de lamentar que una copia de esa declaración o manifestación no se hubiese incorporado a los documentos de la Capitanía Marítima.
- iii) El folio 5 es una lista de tripulantes de despacho. Está firmada, sorprendentemente, en el puerto de Ribeira el 5 de mayo de 1998, al día siguiente del naufragio. Si observamos el folio 11 – fotocopia del Rol- vemos que la “Mary Cruz” había sido despachada en Ribeira por última vez el 17 de marzo de 1998, por

un mes, con lo que el despacho había caducado el 17 de abril. Luego el día del hundimiento, el pesquero faenaba sin despachar y la lista de tripulantes de despacho se emplea indebidamente. Si el Patrón quiso presentar una relación de tripulantes, debió hacerlo en una hoja diferente de esta, es un impreso con un uso concreto y que puede provocar equívocos.

- iv) El folio 6 es un parte de asistencia cumplimentado supuestamente por el Patrón de una embarcación de salvamento dependiente del CRCS de Las Palmas. Hace una relación cronológica de las actuaciones, en principio correcta pues se refiere a las condiciones meteorológicas y a sus propios movimientos, pero comienza a ser impropio cuando detalla el rescate llevado a cabo por el helicóptero, pues no tuvo visión directa del mismo ya que no llegó al lugar del siniestro sino que regresó a su base antes de alcanzar el destino. Quien firma este parte –se supone que el Patrón de la lancha de salvamento- sólo sabe lo que sucedió por haberlo escuchado por radio. En realidad, el documento propio habría sido la carpeta del CRCS.
- v) El folio 7 es un volcado de pantalla del ordenador que muestra el estado a fecha 05-08-98 de los certificados del “Mary Cruz” expedidos por la Inspección Marítima. Los cuatro que se exponen estaban en vigor el día del accidente, pero en el folio 17 vemos que el certificado anual de navegabilidad había caducado el 03-04-98, un mes y un día antes del hundimiento. Este Certificado expedido en La Coruña el 27-10-98 figura sin embargo en el ordenador en situación actual, y en principio así debía ser hasta el 27-10-98. Al parecer, el ingeniero Inspector lo expidió con una validez de sólo seis meses por alguna causa que no se conoce y que debía haberse investigado.

- vi) El folio 16 es una fotocopia del Rol, en la página correspondiente a los certificados de inspección de balsas, que emiten determinadas empresas privadas autorizadas con validez por un año. Como se ve, ambas balsas estaban revisadas y con sus respectivos certificados en vigor el día del hundimiento. Si nos fijamos en la balsa grande, la nº 47.226, la que no se abrió por tener la botella de CO2 descargada, fue reconocida en Marín el 30-12-97, luego habría resultado más que procedente obligado abrir la oportuna investigación para determinar las causas de tan deficiente inspección y mantenimiento de la balsa, o si la botella de CO2 se vació por causas sobrevenidas e imprevisibles, o si – hay que contemplar todas las posibilidades- la balsa estaba en buenas condiciones pero la tripulación no supo abrirla.

d. CONCLUSIONES

En conjunto resulta un cuasi-expediente incompleto y formalmente defectuoso. Como se ha dicho, falta un análisis de los hechos, faltan, como mínimo los cuestionarios OMI y las declaraciones de los testigos. De la documentación se desprende que el “Mary Cruz” no estaba despachado y que tenía caducado el certificado de Navegabilidad, sin que conste que se hayan iniciado las correspondientes investigaciones administrativas sin perjuicio de que estas se remitan y supediten al Juez Instructor. Lo mismo puede decirse del fallo en la balsa salvavidas. Nada se investiga sobre el modo de abandonar el buque: qué señales se emplearon [cfr. Ref. 74], cómo se efectuó, si todos los elementos de seguridad funcionaron bien,...

No hay un responsable de este agregado documental, o, al menos, de la mera lectura del mismo no puede deducirse.

5.6. ERRORES MÁS FRECUENTES

Hemos agrupado los errores descubiertos en los expedientes atendiendo a posibles connotaciones comunes: los relativos a uso del lenguaje; las carencias de actuaciones durante la fase de instrucción; el análisis defectuoso de los hechos, a veces en relación con el desorden o la sucesión de los documentos; el exceso de documentos o datos, por redundantes o innecesarios; la carencia de identificación del funcionario que instruye y/o del órgano encargado. Todos ellos son errores subsanables, atribuibles a una escasa experiencia del Instructor o a una negligente o tal vez apresurada elaboración de los expedientes. No hemos incluido la omisión de la legislación aplicable, por ser común a todos los expedientes estudiados.

En la tabla VII, se muestran los datos indicados en la misma con sus frecuencias absoluta y relativa. Se ha utilizado el criterio de contabilizar una sola vez cada tipo de error en cada expediente, aunque se manifieste dentro del mismo en más de una ocasión.

De dicha tabla VII, se deduce inmediatamente que sólo con citar la legislación correspondiente, cuidar el lenguaje y organizar sistemáticamente la instrucción, los errores se reducirían a menos de la mitad, lo que nos lleva a formular sin más demora una recomendación sobre la que volveremos en el apartado de soluciones propuestas: la necesidad de contar con instructores especializados y protocolos de actuación.

TABLA VII: Errores más frecuentes en los expedientes.

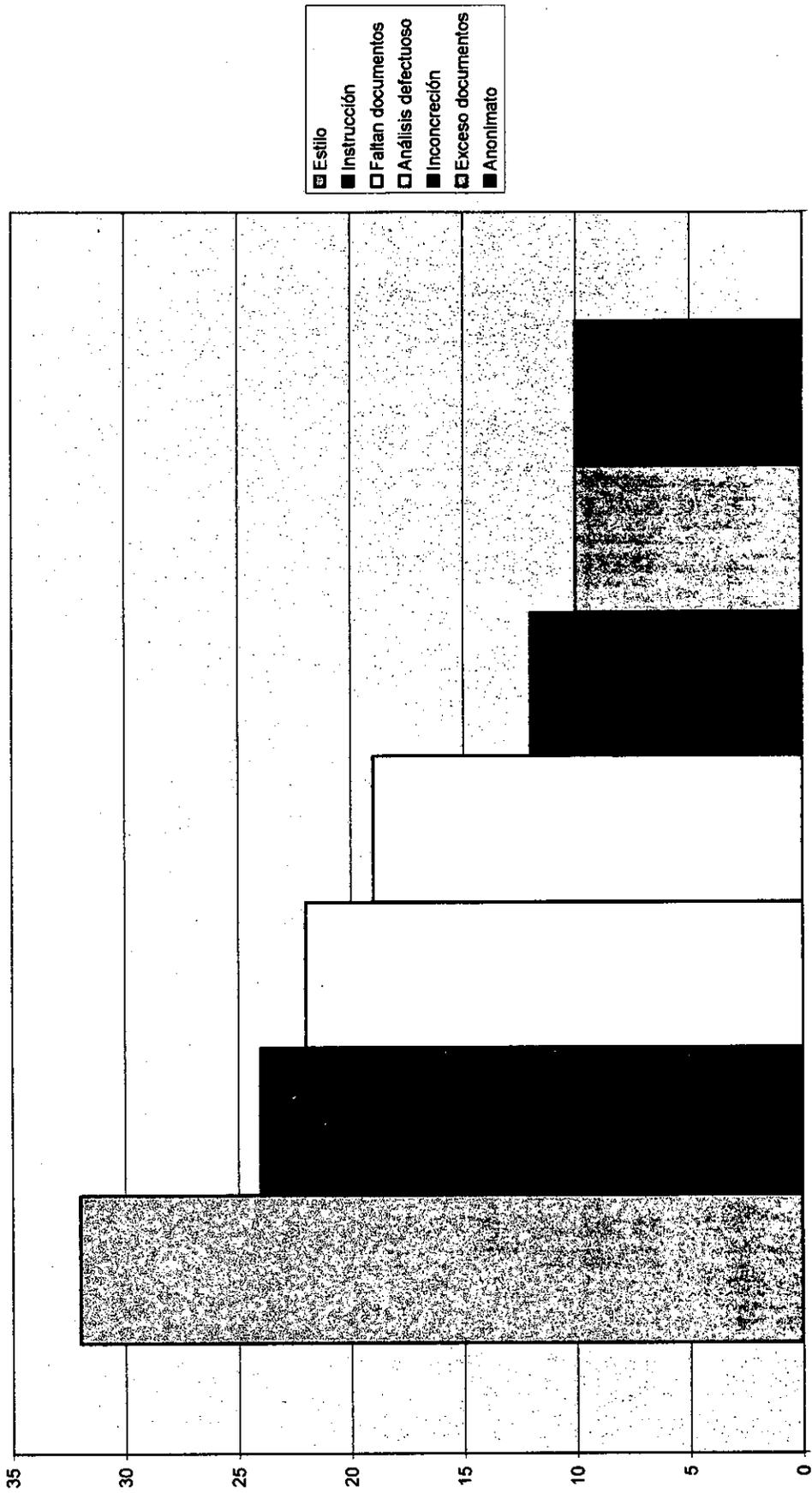
Error	Frecuencia	%
1 De redacción: estilo inadecuado en el lenguaje, minuciosidad excesiva, incongruencias, cumplimentación defectuosa de impresos.	32	24,8
2 Defectos de instrucción: omisión de diligencias, interrogatorios mal formulados.	24	18,6
3 Falta de documentos relevantes: cartas, partes meteorológicos, dictámenes.	22	17,1
4 Análisis defectuoso de las causas y consecuencias, desorden en la documentación.	19	14,6
5 Inconcreción: de horas, lugares, medidas, mareas, nombres de interesados, testigos, buques, ...	12	9,3
6 Exceso de documentos o datos: documentos redundantes, irrelevantes o innecesarios.	10	7,8
7 Anonimato: del Instructor, del órgano administrativo, no empleo de papel oficial, ni sellos ni aclarafirmas.	10	7,8
	129	100,0

No he encontrado correlaciones entre los errores expuestos; no parece que se den asociaciones entre los distintos grupos (1 a 7) de la tabla. Incluso se da el caso de expedientes en los que se manifiestan errores contrapuestos: en algunos casos, el Instructor incluyó mucha documentación irrelevante al tiempo que prescindió de otra importante.

Precisamente, si sumamos las categorías de "*Falta de documentos relevantes...*" y "*Exceso de documentos...*" refundiéndolas en una sola de "*Cantidad inadecuada de documentos*", tendríamos una frecuencia relativa de 24,9%, la más alta de la tabla.

En la gráfica siguiente (realizada a partir de la tabla VII), se aprecian claramente tres grupos de errores en orden descendiente de frecuencia: muy destacados los de *estilo*; en una posición intermedia los de *instrucción, ausencia de documentos y análisis defectuoso*. Finalmente y con menos importancia relativa, los errores de *inconcreción, exceso documental y anonimato*.

Errores más frecuentes en los expedientes



5.7. SOLUCIONES PROPUESTAS

Al hilo de la anterior tabla VII y como necesaria consecuencia de las misma, exponemos una serie de procedimientos que, a nuestro juicio, deberían emplearse en aras a eliminar o reducir drásticamente los citados errores. Cada una de las posibles soluciones puede afectar normalmente a más de una deficiencia, por lo que antes de la redacción de cada una de aquellas, indicamos la numeración de estas de acuerdo con la mencionada tabla.

1,7 Ejecución de los informes y partes de accidentes según un modelo normalizado, sin perjuicio de las ampliaciones a modo de anexos se puedan hacer de los mismos en caso de necesidad.

1,5 Referir las medidas de las magnitudes a unidades del sistema métrico decimal y a las usuales en el ámbito marítimo español, a veces diferentes de las inglesas.

1,4 Que el instructor tenga una experiencia superior, si no igual, a la adquirida tras la realización de un cursillo específico de capacitación y la confección, en calidad de ayudante, de un cierto número de expedientes dirigidos por un veterano. Es muy recomendable la lectura crítica de obras especializadas y guías específicas [cfr. Refs. 1, 2, 5, 37, 38, 39, 41, 46, 47, 48].

1 Que el instructor o redactor, en general todo funcionario que escribe informes, disponga del Diccionario de la Real Academia y de los manuales de estilo administrativo publicados por los correspondientes ministerios [cfr. Refs. 22, 26, 27, 29].

2,5 Que el instructor o quien formula un interrogatorio a testigos o redacta acaecimientos disponga de una batería de preguntas que le han de servir para no olvidar aspectos elementales y generales del asunto.

2,4,5,7 Que el expediente sea instruido por la Capitanía Marítima correspondiente al lugar del suceso, con lo que se incrementa el conocimiento de la

zona, las costumbres locales, los problemas habituales y se facilita el acopio de información de todo tipo.

1,2,3,4,5,6,7 El expediente, sobre todo si es muy complicado por su volumen o por lo especializado del caso o por las circunstancias que sean, exige una dedicación intensa, tal vez exclusiva, de un instructor jefe responsable, auxiliado por cuantos ayudantes pueda necesitar.

2,3,4,5 Iniciar los expedientes cuanto antes, para beneficiarse de la inmediatez del suceso (mejores testigos, etc.) y evitar las prisas por acabar que acarrea un retraso inicial.

5,7 Identificar los buques por sus matrículas y/o distintivas, además del nombre; identificar a los interesados y testigos con sus nombres, números del documento nacional de identidad, profesión y domicilio completo si procede; lo mismo a los funcionarios intervinientes, si procede la identificación.

2,3,6 Que el instructor tenga una respuesta preferente en todas sus solicitudes de informes, datos, actas y documentación en general a los órganos administrativos y a las empresas particulares.

1,2,3,4,5,6,7 Este tipo de expedientes deberían ser revisados por un órgano especializado –mediante una técnica de muestreo o el sistema que se considerase adecuado– con el fin de mejorar permanentemente la técnica de los mismos, corregir errores, aclarar dudas de los instructores y en general llevar a cabo todas aquellas actuaciones necesarias para perfeccionar su realización.

1,2,3,4,5,6,7 Incluir siempre la referencia concreta a la legislación concerniente a cada hecho recogido en el expediente.

6. CONCLUSIONES

6.1. CONCLUSIONES ADOPTADAS

- 6.1.1. Al menos el 24 % de expedientes con errores
- 6.1.2. Elementos de juicio
- 6.1.3. Deducir conclusiones operativas
- 6.1.4. Formato normalizado
- 6.1.5. Actas de inspección
- 6.1.6. Parte de accidente
- 6.1.7. Instrucción defectuosa
- 6.1.8. Directorio
- 6.1.9. Base de datos legislativa
- 6.1.10. Bibliografía básica
- 6.1.11. Estilo
- 6.1.12. Citar fuentes informativas
- 6.1.13. Asumir las soluciones del epígrafe 5.7
- 6.1.14. Funcionarios en exclusiva
- 6.1.15. Escasa formación específica
- 6.1.16. Medios materiales y autoridad
- 6.1.17. Estadísticas de accidentes
- 6.1.18. Formación específica en seguridad
- 6.1.19. Aplicación temprana de los resultados
- 6.1.20. Importancia de los pequeños siniestros

6.2. DIRECTRICES DE LAS FUTURAS INVESTIGACIONES

6.1. CONCLUSIONES ADOPTADAS

En el apartado 2.2., Objetivos, detallábamos los fines que se proponía este trabajo doctoral, concretados ahora en unas conclusiones que pasamos a exponer refiriéndolas a aquellos objetivos a los que responden, de acuerdo con lo previsto en el objetivo 2.24. Por ello, ordenamos las conclusiones y señalamos al principio de cada una de ellas el objetivo al que responde (mediante en número de éste).

6.1.1. En relación con el objetivo 2.2.1.

De todo lo visto, y en particular de lo reflejado en la tabla VII, se deduce que, al menos, un 24% de los expedientes de investigación de siniestros marítimos adolecen de algún error funcional (prescindiendo de la deficiencia unánime de no citar la legislación aplicable al caso y de los errores de redacción). La realidad es incluso más preocupante, pues el estudio pormenorizado de cada uno de los expedientes ha revelado que todos ellos se han visto afectados por más de un error, muchas veces deficiencias circunstanciales de menor entidad, por lo que no entraron en la clasificación de la tabla VII.

6.1.2. En relación con el objetivo 2.2.2.

De nuevo, acudimos a los datos reflejados en la tabla VII para valorar los mismos en forma de conclusiones. Observamos que se hace necesario detenerse en la instrucción de las diligencias del expediente: interrogatorios; concreción meticulosa de circunstancias como las horas, situaciones geográficas, nombres de buques y personas, etc. Y acopio de documentación relevante. La premura de tiempo no justifica el abandono de elementos de juicio. Éstos deben ser analizados uno a uno y en conjunto, dentro del mismo expediente, razonadamente y con detalle.

6.1.3. En relación con el objetivo 2.2.3.1.

Con una orientación de los expedientes dirigida a deducir de los mismos unas conclusiones operativas de aplicación ulterior se pondrán de manifiesto importantes recomendaciones, tanto en lo referente a la seguridad de la navegación como en lo tocante a la ejecución de este tipo de expedientes.

A modo de ejemplo –no es el objeto de la presente Tesis- y como prueba práctica de lo que decimos, de los expedientes estudiados, hemos concluido:

- El Instructor no debe tratar de encubrir posibles errores de la Administración –de funcionarios- detectados durante la investigación. Antes bien, debe manifestarlos con prudencia pero sin temor, teniendo en cuenta que el primer paso para superar cualquier fallo es reconocerlo.
- Las cámaras de flotabilidad de las embarcaciones pequeñas deben rellenarse de un material flotante y en ningún caso deben ser reconvertidas por el propietario en cofres para útiles cualesquiera.
- Podría estudiarse la utilidad de unir a los chalecos pequeños radiobalizas de potencia suficiente para ser captadas sus señales por, al menos, los buques próximos, las llamadas balizas personales de localización -BPL- (en octubre de 2000, las empresas Levi's y Philips anunciaron el lanzamiento al mercado de prendas para uso terrestre con localizadores por satélite del usuario).
- El Patrón debe llamar cuanto antes a los centros de salvamento ante cualquier posibilidad inminente de emergencia o situación de peligro.
- Debe exigirse la evaluación de riesgos prevista en la Ley 31/1995 de Prevención de Riesgos Laborales, y la normativa de desarrollo de la misma, a los buques que realicen actividades

profesionales y cuentas con un determinado número de tripulantes, por ejemplo cinco o más.

- Necesidad de limitar o condicionar mejor la pesca artesanal según zonas, artes, tipo de embarcación y circunstancias de tiempo y mar.
- Es oportuno realizar inspecciones de la estiba antes de zarpar y antes de iniciar la descarga (para comprobar *a posteriori* la efectividad de dicha estiba).
- Se hace imprescindible la inspección del material de pesca desde el punto de vista de la seguridad.
- Son necesarios cursos de gestión del buque en siniestros, no de salvamento o seguridad personal sino de control del buque en emergencias, para oficiales y tripulantes.
- En ciertos casos, el Capitán o Patrón puede ser un formador en seguridad de la tripulación [cfr. Ref. 75; págs. 113 y 114].
- Parece necesario un estudio riguroso de las condiciones de trabajo en la pesca, ello supondría la presencia de uno o más técnicos durante varias campañas en diferentes buques.
- De modo parecido, debería estudiarse bien la seguridad en las embarcaciones de recreo.
- Se impone el balizamiento adecuando de los polígonos de bateas.
- Necesidad de un efectivo control de la navegación mercante en las aguas interiores.
- Las dotaciones deben conocer bien las técnicas de primeros auxilios y el procedimiento de consulta médica por radio.
- Parece recomendable incrementar el rigor en el reconocimiento médico previo al embarque.

- Parece aconsejable una norma obligando a que, al menos, los pescadores que despachan solos lleven permanentemente puesto el chaleco salvavidas.
- Necesidad de controles especiales para comprobar la correspondencia entre el despacho del buque y la realidad del mismo.
- El seguro debería ser una condición de despacho de los pesqueros.

6.1.4. En relación con el objetivo 2.2.3.2.

El empleo, siquiera auxiliar, de un formato normalizado para el expediente presentaría varias ventajas: evitaría omisiones por olvido de datos o diligencias, impondría un orden, facilitaría la homogeneidad entre expedientes tramitados en sedes diversas...

Proponemos el formato recogido en el apéndice 7.4., empleado a modo de ejemplo en todos los casos estudiados. Al estar estructurado en campos y subcampos numerados, es de fácil formateado para uso informático, con las subsiguientes ventajas en tal caso, entre otras facilitando el tratamiento estadístico.

6.1.5. En relación con el objetivo 2.2.3.3.

Las actas de inspección tienen un valor probatorio tanto en el procedimiento administrativo como, llegado el caso, en instancia judicial, por lo que su elaboración y redacción debe ser cuidada al máximo para cumplir los requisitos legalmente establecidos.

Por otra parte, es muy habitual que la inspección se practique en condiciones no óptimas por incomodidad del lugar (buques pequeños, costa abrupta,...) o del momento (horas nocturnas,...), premura de tiempo u otras. Resulta por ello muy recomendable el uso de un acta normalizada e impresa que el Inspector cumplimenta *in situ*, sin

perjuicio de que pueda ampliar los datos observados añadiendo cuanto estime oportuno al modelo básico. Presentamos como apéndice 7.1. un modelo posible.

6.1.6. En relación con el objetivo 2.2.3.4.

Se hace imprescindible el uso de un formulario o parte de accidente –se propone un modelo en el apéndice 7.2.- que facilite al denunciante o testigo la recopilación de los datos fundamentales, sin perjuicio de las ampliaciones que, en cada caso y previstas por el propio formulario, puedan ser de utilidad.

6.1.7. En relación con el objetivo 2.2.3.5.

Un 18,6% de los expedientes estudiados adolece de instrucción defectuosa, entre otras causas, por interrogatorios mal formulados a los testigos. Del mismo modo que comentábamos en el epígrafe anterior para las inspecciones, el funcionario que interroga a un testigo puede omitir muy fácilmente determinadas cuestiones relevantes para el caso, por olvido, despiste, precipitación u otras causas.

Proponemos un modelo –apéndice 7.3.- de batería de preguntas que, por supuesto, puede ser ampliado.

6.1.8. En relación con el objetivo 2.2.3.6.

En su labor de acopio de información, el funcionario instructor suele encontrar dificultades, lo sabemos por experiencia propia, a la hora de determinar a qué organismos debe dirigirse en demanda de según qué datos.

Es de gran utilidad disponer de un directorio comprensivo de todos los órganos administrativos y las entidades privadas que pueden ser de utilidad en la instrucción de los expedientes por siniestros. A modo de ejemplo, proponemos el directorio del apéndice 7.5.

Desde luego, es fundamental que dicho directorio se encuentre actualizado, por lo cual proponemos que sean los servicios centrales de la Administración los que, mediante una gran base de datos de acceso informático, pongan a disposición de los funcionarios –y, dentro de lo posible, de los particulares- este directorio ampliado a todas las actividades administrativas.

6.1.9. En relación con el objetivo 2.2.3.7.

Lo mismo que se ha dicho en el apartado anterior puede predicarse sobre la necesidad y utilidad de contar con una base de datos permanentemente actualizada sobre la legislación en vigor. El apéndice 7.8. es un repertorio legislativo básico; por medio de internet, puede consultarse la página web del BOE, DOGA, DOCE (ver directorio).

6.1.10. En relación con el objetivo 2.2.3.8.

Ningún instructor de expedientes puede prescindir del material de consulta bibliográfica básico, compuesto por aquellas obras especializadas y actualizadas que le van a permitir incrementar su autoridad personal con los argumentos y técnicas punteros. A tal efecto, proponemos la bibliografía de esta Tesis (capítulo 8 de la misma).

6.1.11. En relación con el objetivo 2.2.3.9.

La actuación administrativa se sustenta documentalmente en escritos de cuya correcta redacción va a depender en no poca medida la inteligencia del asunto. Es por ello fundamental que el estilo de dichos escritos sea correcto en todos sus aspectos: léxico, ortográfico, sintáctico, incluso debe cuidarse la calidad de impresión (destinada a durar años), el encuadre o distribución del texto en la página (a efectos de grapado/encuadernado), las dimensiones de esta (tamaño

normalizado) y el tamaño y tipo de las letras en aras a facilitar la lectura.

En la bibliografía, recomendamos varios libros de, creemos, obligada lectura para cualquier funcionario que redacte informes, en concreto manuales de inglés técnico [ref. 24], de términos comerciales marítimos [ref. 25], de procedimiento administrativo [refs. 1, 2 y 26], de estilo [refs. 22 y 27] y de Derecho marítimo [refs. 16, 17, 20 y 28].

Además, como apéndice 7.6., incluimos una recopilación de los términos marítimo-administrativos más usuales en la bibliografía, doctrina y en los documentos administrativos específicos. Incluye abreviaturas, siglas y acrónimos.

6.1.12. En relación con el objetivo 2.2.3.

Se ha probado la necesidad de citar en el expediente las fuentes de cada unidad informativa, al objeto de poder contrastar posteriormente ésta y de asignarle un determinado grado de fiabilidad. Por ejemplo, cuando se establece la hora de cualquier acontecimiento, es conveniente referir si la misma fue anotada por un profesional en el lugar del hecho o estimada por un testigo circunstancial y ajeno al suceso.

6.1.13. En relación con el objetivo 2.2.3.

Se deben asumir como necesarias las soluciones propuestas bajo el epígrafe 5.7. a los principales errores de los expedientes, recogidos en la tabla VII (algunas de estas soluciones ya están incluidas o son objeto de atención de otras conclusiones).

6.1.14. En relación con el objetivo 2.2.1.

Se ha comprobado que no existen funcionarios dedicados en exclusiva a la instrucción de expedientes por siniestros. Esto es casi inevitable, pues si pretendemos que el instructor preste sus servicios en la Capitanía

marítima correspondiente al lugar del suceso, ocurre que el número de siniestros no justifica –afortunadamente– la atención permanente de un funcionario.

6.1.15. En relación con el objetivo 2.2.1.

De la lectura crítica de muchos expedientes por siniestros, se deduce la escasa formación específica e insuficiente experiencia de algunos funcionarios instructores, en perjuicio de la calidad de los expedientes. Se impone recomendar una mejor selección previa del personal asignado a estas tareas y la organización periódica de cursos específicos de actualización y perfeccionamiento enfocados a dichos funcionarios. Sobre el análisis de las causas y las consecuencias de los accidentes parece necesario perfeccionar la capacidad para dicho análisis por parte de los instructores [cfr. Ref. 66; págs. 46 y ss].

6.1.16. En relación con el objetivo 2.2.4.

El funcionario instructor no está actualmente dotado de los medios materiales y de la autoridad suficiente para desempeñar con pleno rendimiento su labor. Así, carece, en general, de acceso vía internet a muchas bases de datos, no dispone de material para realizar fotos, para acercarse al lugar del accidente (las Capitanías Marítimas no tienen asignadas embarcaciones), no puede exigir coactivamente la cooperación de otros órganos administrativos o particulares en la investigación del siniestro (por ejemplo, el Instituto Nacional de Meteorología no siempre envía los datos que se le solicitan desde las Capitanías Marítimas). Podríamos alargar mucho más esta lista de carencias: lo obviamos, pues no se trata más que de ejemplos concretos del aserto formulado.

- 6.1.17.** En relación con el objetivo 2.2.3.1.
Han dejado de publicarse las estadísticas anuales de accidentes marítimos de la Dirección General de la Marina mercante. Se pierde así la posibilidad de que estudiosos y profesionales analicen las mismas y deduzcan, en su caso, conclusiones útiles. No podemos sino recomendar vivamente a la Administración que recupere dichas publicaciones.
- 6.1.18.** En relación con el objetivo 2.2.4.
El instructor de expedientes por siniestros náuticos debe recibir una formación específica en materia de seguridad, enfocada al específico entorno marino y siguiendo un metodología de enseñanza propia [ref. 11, tomo 1, pág. 32].
- 6.1.19.** En relación con el objetivo 2.2.3.1.
Los resultados prácticos de los expedientes deben aplicarse cuanto antes; en este sentido, sería conveniente que los inspectores de seguridad marítima tuviesen noticia fidedigna y pronta de las conclusiones deducidas de los expedientes por accidentes, para exigir las posibles adaptaciones en los buques a los últimos conocimientos en materia de seguridad: muchas veces no se trata sólo de disponer a bordo del elemento de seguridad [ref. 15; pág. 214] y de que su mantenimiento sea el adecuado, sino, además, de que su emplazamiento sea idóneo.
- 6.1.20.** En relación con el objetivo 2.2.3.1.
Dado que de los incidentes menores se pueden sacar conclusiones útiles para evitar casos posteriores, de mayor importancia, es aconsejable abrir expedientes en casos de rescates o auxilios de menor entidad: se incrementa así la experiencia en siniestros.

6.2 DIRECTRICES DE LAS FUTURAS INVESTIGACIONES.

Sin pretender determinar ni orientar el esfuerzo de los demás, parece oportuno, a la vista de las anteriores conclusiones, sugerir posibles campos de estudio para continuar con una cadena de trabajo que ofrece interesantes perspectivas en cuanto a especialización y eficacia de la actividad marítimo-administrativa. Quedan abiertos a ulteriores desarrollos:

- a) Un estudio extenso sobre la calidad de los expedientes por siniestros náuticos.
- b) La implantación de un sistema de deducción de medidas de seguridad a partir de los datos contenidos en los expedientes.
- c) La elaboración de un informe normalizado válido para todos los casos planteables.
- d) La sistematización de la completa labor instructora, lo que podría dar origen a un "curso de instructor de expedientes por siniestros náuticos" del tenor de otros cursos impartidos a funcionarios para especializar a éstos.
- e) La creación de una base de datos marítimo-administrativa que incluya un fichero legislativo permanente actualizado.
- f) Un estudio global comparativo y evolutivo de las estadísticas anuales de accidentes obrantes en la D.G.M.M.

7. APÉNDICES

7.1. ACTA DE INSPECCIÓN

7.2. PARTE DE SINIESTRO MARÍTIMO

7.3. BATERÍA DE PREGUNTAS

7.4. MODELO DE EXPEDIENTE NORMALIZADO

7.5. DIRECTORIO

7.6. GLOSARIO DE ABREVIATURAS

7.7. EL DOCUMENTO ADMINISTRATIVO Y SU ESTILO

7.7.1. Introducción

7.7.2. Definición

7.7.3. Funciones

7.7.4. Características

7.7.5. Soportes

7.7.6. Clasificación

7.7.7. Estilo

7.8. NORMATIVA

7.1. ACTA DE INSPECCIÓN

El acta de inspección que propongo, de acuerdo con las necesidades ya comentadas, responde a lo previsto para este tipo de documentos en el Real Decreto 939/1986, en el R.D. 1837/2000 y en la Circular 2/95 de la Dirección General de la Marina Mercante. Esta referencia legislativa consta en la misma acta, al objeto de dotar de mayor seguridad jurídica al interesado, a quien se le debe entregar una copia de la misma.

Los diferentes apartados del acta van numerados, para adaptarlos mejor a los campos de un sistema informático. Por lo demás, se ha intentado que el acta sea polivalente y sencilla.

Determinadas inspecciones deben realizarse de acuerdo con formularios específicos, así las del Memorándum de París o Memorandum of Understanding (MOU).

7.2. PARTE DE SINIESTRO MARÍTIMO

El modelo que a continuación propongo tiene por objeto: a) Evitar omisiones u olvidos en los datos que se toman y transmiten. B) Exponer dichos datos ordenadamente. C) Facilitar el ingreso de los mismos en un sistema informático. D) Permitir su cumplimentación por cualquier persona relacionada con el caso. E) Facilitar, por su formato, la lectura y la transmisión por fax.

El modelo contiene instrucciones para su cumplimentación y dispone de espacio para añadir datos no incluidos en sus apartados. En el modelo de uso real, aconsejo dejar más espacio para los distintos apartados, en especial para el "2.7. Descripción del Accidente" y para el "3.4. Otros aspectos que se desee citar".

PARTE DE SINIESTRO MARÍTIMO

INSTRUCCIONES:

- Este impreso puede ser cumplimentado por quien presencia un siniestro marítimo o sus resultados, o por quien recibe noticia del mismo por una o más fuentes.
- La *referencia* es de libre elección y para uso exclusivo del organismo oficial emisor o receptor del parte, de acuerdo con sus criterios de ordenación de documentos.
- El *número correlativo* se utiliza para partes sucesivos sobre un mismo siniestro: 1,2,...
- Cada dato consignado irá precedido de una letra indicativa de su certeza: **A**, incierto; **B**, probable; **C**, seguro (Ejemplo: *Hora A/17*).
- No es obligatorio consignar todas las casillas, pero sí deben cumplimentarse cuantas sea posible.

1. Referencia	2. N° correlativo	3. Fecha del parte/ hora
4. Tipo de accidente		
5. Nombre del barco/s	6. Matrícula	
7. Tipo	8. Eslora	9. N° OMI
10. Bandera	11. Puerto salida	12. Destino
13. N° de tripulantes/pasajeros		
14. Armador/Consignatario		
15. Dirección		
16. Teléfono	17. Fax	
18. Otros		
19. Lugar del accidente	20. Fecha	21. Hora
22. Latitud	23. Longitud	
24. Viento	25. Mar	26. Visibilidad
27. Descripción del accidente		

28. Otros involucrados
29. Medios que prestaron ayuda
30. ¿Continúan las labores de rescate/búsqueda/otras?
31. Daños humanos
32. Daños materiales
33. Contaminación
34. Otras notas o aspectos que se desee citar

	Nombre	Cargo	Teléfono/fax
35. Persona que emite el parte			
36. Enlace			
37. Informa			
38. Otros			

7.3. BATERÍA DE PREGUNTAS

La práctica me ha demostrado cuán útil es disponer de una lista de preguntas mientras se interroga a testigos o tripulantes acerca de hechos relativos a los accidentes. No es necesario que el listado sea muy extenso (lo que podría, incluso, resultar farragoso) sino que nos recuerde las preguntas más importantes para no olvidar formularlas.

A continuación, expongo una serie de preguntas, agrupadas por temas, que puede ser de utilidad a los efectos explicados. He dejado espacios para que el usuario pueda añadir más cuestiones, si lo considera necesario.

BATERÍA DE PREGUNTAS

Las preguntas y respuestas se asentarán, preferiblemente, por escrito. No olvidar poner el nombre completo, DNI y domicilio del declarante. Además, el lugar y fecha de la declaración y las firmas del declarante y del funcionario que recibe la declaración.

En general, observar:

- Que las respuestas sean precisas.
- Repreguntar. Es decir: insistir, si la respuesta no satisface plenamente la pregunta.
- Matizar bien todos los aspectos; aclarar incluso lo que puedan citar de pasada los comparecientes.
- Procurar documentar con fotocopias lo que sea posible: certificados (Navegabilidad, Seguridad,...), otros documentos (Libretas de Navegación, Roles,...).

RELATIVAS AL LUGAR

- Nombre del lugar/zona.
- Coordenadas, seguridad de las mismas, modo de determinación.
- Sonda, modo de determinación, hora y día.
- Circunstancias especiales, desglosar: tráfico, corrientes (dirección e intensidad), mareas, playas, bañistas, regatas deportivas,...
- Conocimiento previo de la zona por parte de la tripulación.

RELATIVAS A LA HORA

- Fecha
- Tipo de hora: hora local, Hrb, GMT (pasar a hora local)
- Modo de determinación, grado de certeza.

RELATIVAS AL BARCO

- Nombre, bandera.
- Matrícula, nº OMI.
- Último puerto, próximo destino.

- Propietario/fletador: dirección, teléfono, fax.
- Consignatario: dirección, teléfono, fax.
- Capitán, datos personales y profesionales.
- Edad del buque, reparaciones importantes, estado actual.
- Certificados, planos,
- Diario de a bordo.
- Circunstancias especiales de maniobrabilidad, alguna característica particular reseñable,...

RELATIVAS A LA TRIPULACIÓN

- Nombre de cada tripulante, DNI, cargo, titulaciones, edad, dirección, teléfono....
- Número de tripulantes: real, idóneo, mínimo.
- Conocimiento del barco, tiempo a bordo de cada tripulante.
- Experiencia del personal embarcado.
- Nacionalidades.
- Idioma de trabajo. Relación con los compañeros.
- Libreta de Inscripción Marítima, pasaporte o documento de identidad.
- Reconocimiento médico, circunstancias especiales como agudeza visual/auditiva,...
- Otras personas a bordo: familiares, visitas, operarios de tierra, inspectores,...

CIRCUNSTANCIAS METEOROLÓGICAS

- Visibilidad, modo de apreciarla/determinarla.
- Viento: dirección, fuerza, modo de apreciarlo.
- Lluvia, granizo, intensidad.
- Niebla, calima.
- Nubosidad.
- Tiempo reinante.
- Circunstancias generales y concretas de la zona.
- Cartas meteorológicas. Partes.

MANIOBRAS

- Derrota que venía efectuando.
- Actividades que se efectuaban a bordo previamente al accidente.

- ¿Cómo surgió el accidente?
- Plano, esquema, carta.
- ¿Se utiliza el material de seguridad-protección personal en la cubierta y en la máquina?

GUARDIA

- Horarios de guardias, turnos.
- Descansos.
- Nombre de los tripulantes de guardia.
- ¿Serviolas?
- Carta en uso.
- Cuaderno de Bitácora.
- Uso del radar y otras ayudas a la navegación.
- Presencia o no del práctico.
- ¿Seguía instrucciones/recomendaciones/órdenes de alguna autoridad o centro de control del tráfico.

RADIO

- Material a bordo. Certificados.
- Titulados específicos.
- Uso que se hizo de la radio/radiobaliza. Canal.

SALVAMENTO

- Material disponible a bordo.
- Certificados.
- ¿Se supo utilizar?
- Estado de uso/conservación.
- Localización a bordo y accesibilidad.

OTROS BARCOS

- De todos los involucrados o testigos: nombre, matrícula, n° OMI, bandera, consignatario, propietario.
- ¿Prestaron ayuda?
- Nombres y cargos de los tripulantes de otros barcos que sean testigos.

7.4. MODELO DE EXPEDIENTE NORMALIZADO

El modelo de expediente normalizado que presento es una consecuencia necesaria de la presente Tesis. En efecto, tras estudiar el expediente administrativo por siniestros náuticos, analizando las virtudes y defectos de los expedientes reales instruidos en las capitanías marítimas, surge una doble necesidad: por una parte, sugerir la confección de un modelo al que se ciñan todos los expedientes para evitar omisiones; por otra parte, y dando un paso más, ofrecer tal modelo.

No voy a reiterar lo dicho en el epígrafe 2.2.5., ya que este modelo de expediente era uno de los objetivos de la Tesis. Pero sí debo explicar que he tratado de conseguir un formulario sencillo, aplicable a cualquier caso de siniestro, fácil de transmitir por fax (por eso los datos van encasillados), lógicamente secuenciados (introducción con los datos del buque, exposición de los hechos, análisis de los mismos) y dispuesto para ser cumplimentado por ordenador o a máquina (incluso a mano).

Para cada “dato” consignado en las columnas de la izquierda, se citará la “fuente” de la que se ha obtenido dicho dato en una columna paralela a la derecha. Recuerdo, al respecto, lo dicho en el epígrafe 6.1.12.

Por último, decir que el modelo que sigue es el resultado de diversos tanteos: un escatotipo no definitivo (valga la paradoja) probado ya en todos los expedientes de siniestros analizados bajo el epígrafe 5.5. En el anexo de casos reales, se puede ver el modelo aplicado a cada caso.

EXPEDIENTE ADMINISTRATIVO POR SINIESTRO EN EL MAR

- 1) nº 2) Fechas de instrucción: 2.1) de 2.2) a
3) Tipo de accidente:
4) Fecha: 5) Lugar:
6) Nombre del buque:
7) Matrícula: 8) nº OMI:
9) Estado de abanderamiento:

- 10) Instructor, nombre y apellidos:
11) Cargo: 12) Destino:

INDICE

INFORME

- A) Descripción del buque
B) Contexto
C) Acaecimientos
D) Normativa aplicable
E) Investigación de las causas
F) Conclusiones
G) ANEXOS:
 1)
 2)
 3)
 4)

A) DESCRIPCIÓN DEL BUQUE

DATOS	FUENTES
1) Tipo: 2) Subtipo: 3) Eslora: 4)TRB: 5) GT: 6) Puerto de salida: 7) Destino: 8) N ° de tripulantes/pasajeros:	14)
9) Armador: 10) Domicilio, Telf, Fax: 11) Consignatario: 12) Domicilio, Telf, Fax:	15)
13) Otros:	16)

B) CONTEXTO

1) Hecho: 2) Hora oficial: 3) Aproximada [] Exacta []	7)
4) Condiciones locales de tiempo y mar:	8)
5) Visibilidad:	9)
6) Otros:	10)

Folio n° de

C) ACAECIMIENTOS

DATOS	FUENTES
1) INICIO	9)
2) DESARROLLO	10)

DATOS	FUENTES
DESARROLLO (continuación)	

Folio nº de

DATOS	FUENTES
3) FINAL	12)
4) MEDIOS QUE PRESTARON AYUDA	13)
5) DAÑOS HUMANOS 6) DAÑOS MATERIALES 7) CONTAMINACIÓN	14)
8) OTRAS	15)

Folio n° de

D) NORMATIVA APLICABLE

HECHO	NORMAS; ARTÍCULO/S
1)	11)
2)	21)
3)	31)
4)	41)
5)	51)

Folio n° de

E) INVESTIGACIÓN DE LAS CAUSAS

CONSIDERANDO	RESULTA
11)	1)
12)	
13)	
21)	2)
22)	
23)	
31)	3)
32)	
33)	
41)	4)
42)	
43)	

Folio nº de

F) CONCLUSIONES

1)
2)
3)
4)
5)
6)

_____ a _____ de _____ de 200

(sello)

Fdo.:

Folio nº de

G) ANEXOS

- 1)
- 2)
- 3)
- 4)

7.5.DIRECTORIO

El siguiente catálogo contiene las direcciones postales, teléfonos, faxes y direcciones Internet (páginas web o e-mails) de una serie de organismos y entidades relacionados con la Administración marítima y el salvamento. En general, se trata de aquellas entidades a las que, de un modo u otro, he recurrido durante la instrucción de expedientes por siniestros marítimos.

No se trata, obviamente, de una lista cerrada: habrán de incorporarse nuevas direcciones y eliminarse las que desaparezcan o queden obsoletas. Además, cada usuario la personalizará añadiendo las referencias que estime convenientes.

Dentro de un mismo organismo con pluralidad de dependencias, he preferido asentar al elemento directivo antes que a los dependientes. Así, constan las Capitanías marítimas de primera de Galicia, ya que en éstas nos pueden facilitar inmediatamente las direcciones y teléfonos de las Capitanías de segunda y tercera de ellas dependientes. Algunas denominaciones de organismos son las comunmente utilizadas en la Administración, aunque no se correspondan exactamente con las denominaciones oficiales a causa de los cambios constantes de nombres aún permaneciendo las funciones. Así ocurre con las Direcciones Provinciales de Pesca, cuya denominación actual es la farragosa “ Dependencia del Área de Agricultura y Pesca”.

Los datos se han ordenado resaltando la identificación del organismo o entidad; debajo de éste, la dirección postal completa y, al lado, los números de teléfono y fax y la dirección Internet (página web o e-mail) precedidos respectivamente de las letras T, F, I. No siempre figuran estos tres datos (a veces, porque el organismo carece de uno de ellos, por ejemplo de dirección Internet), pero siempre hay información suficiente para establecer contacto directo e inmediato.

Dirección General de la Marina Mercante T 915 979 000
Ruíz de Alarcón, 1 F 915 979 003
28071 Madrid I

Capitanía Marítima de Burela T 982 586 100
Plaza de la Marina, 13 F 982 586 110
27880 Burela. Lugo I

Capitanía Marítima de Ferrol T 981 353 233
Muelle Comercial, s/n F 981 353 256
15401 Ferrol I

Capitanía Marítima de A Coruña T 981 220 455
Dique Barrié de la Maza, s/n F 981 220 503
15071 A Coruña I

Capitanía Marítima de Vilagarcía T 986 510 650
Avda. de la Marina, 21 F 986 511 048
36600 Vilagarcía de Arousa I

Capitanía Marítima de Vigo T 986 432 866
Muelle de Trasatlánticos, s/n F 986 435 683
36201 Vigo

Ente Público Puertos del Estado T 915 245 500
Avda. del Partenón, 10 F 915 245 502
28042 Madrid I

Autoridad Portuaria de Ferrol	T 981 352 103
Muelle Curuxeiras, s/n	F 981 353 174
15401 Ferrol	I
<hr/>	
Autoridad Portuaria de A Coruña	T 981 219 621
Avda. de la Marina, 3	F 981 219 607
15001 A Coruña	I
<hr/>	
Autoridad Portuaria de Vilagarcía	T 986 500 232
Muelle de Pasajeros, 5	F 986 500 344
36600 Vilagarcía de Arousa	I
<hr/>	
Autoridad Portuaria de Marín-Pontevedra	T 986 855 200
Corbaceiras, s/n	F 986 840 193
36002 Pontevedra	I
<hr/>	
Autoridad Portuaria de Vigo	T 986 268 018
Plaza del Puerto, 2	F 986 268 001
36201 Vigo	I
<hr/>	
Dirección General de Protección Civil	T 915 373 100
Quintiliano, 21	F 915 628 941
28002 Madrid	I www.mii.es/protectiv
<hr/>	
Sociedad Estatal de Salvamento SASEMAR	T 900 202 202
Avda. de Portugal, 81-4º	F
28011 Madrid	I www.sasemar.es
<hr/>	

CNCS Madrid T 915 964 988
Avda. de Portugal, 81-4ª F 915 261 440
28011 Madrid I

CZCS Finisterre T 981 767 500
Apdo.22 F 981 767 740
15971 Porto do Son (A Coruña) I

CLCS A Coruña T 981 209 541
Dique Barrié de la Maza, s/n F 981 209 518
15001 A Coruña I

CLCS Vigo T 986 299 719
Edificio de Servicios Portuarios, oficina GH F 986 290 455
36208 Vigo I

SOS Galicia T 900 444 222
Consellería de Interior e Xustiza F
Edif.San Caetano. 15704 Santiago I

Secretaría General de Pesca T 914 025 000
Ortega y Gasset, 57 F 914 020 212
28071 Madrid I

Dirección Provincial de Pesca de Lugo	T 982 211 031
Ronda de la Muralla, 134	F
27002 Lugo	I
<hr/>	
Dirección Provincial de Pesca de A Coruña	T 981 187 803
Bº Monelos, Servicios Múltiples	F
15008 A Coruña	I
<hr/>	
Dirección Provincial de Pesca de Pontevedra	T 986 859 312
Loureiro Crespo, 7-1º	F
36002 Pontevedra	I
<hr/>	
Consellería de Pesca	T 981 545 400
Otero Pedraio, s/n	F 981 544 037
15704 Santiago de Compostela	I www.xunta.es/conselle/pe
<hr/>	
Delegación de Pesca en Lugo	T 982 562 361
Ramón Canosa, s/n	F 982 562 002
27837 Celeiro-Viveiro	I
<hr/>	
Delegación de Pesca en A Coruña	T 981 182 029
Ramón y Cajal, 1-5º	F 981 182 027
15006 A Coruña	I
<hr/>	
Delegación de Pesca en Vigo	T 986 817 113
Palma, 4	F 986 817 160
36200 Vigo	I
<hr/>	

Instituto Social de la Marina T 913 198 000
Génova, 24 F 913 199 034
28071 Madrid I

Dirección Provincial ISM A Coruña T 981 287 000
Ramón y Cajal, s/n F 981 287 311
15006 A Coruña I

Dirección Provincial ISM Lugo T 982 223 450
Carril dos Loureiros, 17 F 982 223 170
27002 Lugo I

Dirección ISM Vilagarcía T 986 501 781
Avda. de la Marina, s/n F 986 506 159
36600 Vilagarcía I

Dirección Provincial del ISM Vigo T 986 216 100
Orillamar, 51 F 986 216 112
36202 Vigo I

Cruz Roja T 913 197 350
Eduardo Dato, 16 F
28010 Madrid I www.cruzroja.es

Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo T 914 037 000
Torrelaguna, 73 F 914 030 050
28027 Madrid I www.mtss.es/insht

Instituto Nacional de Meteorología	T 915 819 734
Camino Moreras, s/n	F
28071 Madrid	I
<hr/>	
Guardia Civil del Mar (Galicia sur)	T 986 880 763
Ctra. de Figueirido, s/n	F 986 891 960
36071 Marín	I
<hr/>	
Organización Marítima Internacional	T 0171 735 76 11
4, Albert Embankment	F 0171 587 32 10
Londres SE1 7SR	I www.imo.org
<hr/>	
Organización Internacional del Trabajo	T 4122 799 74 66
4, route des Morillons	F 4122 799 70 50
ch-1211 Ginebra 22	I www.ilo.org
<hr/>	
Boletín Oficial del Estado	T 913 841 500
Avda. de Manoteras, 54 (información automática tel. 915 861 443) F	
28050 Madrid	I www.boe.es
<hr/>	
Diario Oficial de Galicia	T 981 566 000
Edificio San Caetano	F
15071 Santiago de Compostela	I www.xunta.es/doga
<hr/>	
Diario Oficial de las Comunidades Europeas	T 915 382 292
BOE, Trafalgar, 27-29	F
28010 Madrid	I www.uv.es
<hr/>	

“Estudios Jurídicos”

Legislación actualizada por Internet

T

F

I www.derecho.com

Dirección General de Transportes Marítimos

De la Unión Europea

Rue de la Loi, 200

B-1049 Bruselas

T 32 2 299 11 11

F

I

Oficina de información de las Comunidades

Europeas

Serrano, 41

28001 Madrid

T 914 351 700

F

I

Información administrativa del MAP

María de Molina, 50

28071 Madrid

T 915 861 400

F 915 861 811

I

ANAVE

Dr. Fleming, 11-1ºD

28036 Madrid

T 914 580 040

F 914 586 087

I

AETINAPE

Gral. Sanjurjo, 16-18, 2ºD

15006 A Coruña

T 981 299 614

I 981 294 307

I aetinape@aetinape.com

COMME	T 915 563 757
Orense, 39-3ºB	F 915 566 801
28020 Madrid	I

Federación Nacional de Cofradías de Pescadores	T 915 319 804
Barquillo, 7-1ºD	F 915 316 320
28004 Madrid	I

7.6. GLOSARIO DE ABREVIATURAS

El siguiente catálogo de abreviaturas y acrónimos se ha elaborado a partir de diversas publicaciones y en atención a su empleo común en el ámbito marítimo, en la Administración y los documentos administrativos y en el comercio. Estos ámbitos tienen a veces una nota de internacionalidad, por lo que veremos abreviaturas tomadas de las lenguas inglesa y francesa (menos), así como del Latín, por la huella que su secular empleo universitario ha dejado en nuestra civilización. La bibliografía consultada para la redacción de este epígrafe es: la *Ortografía de la Lengua Española*, de la RAE [ref. 29]; el *Manual de estilo administrativo*, del MAP [ref. 27]; el *Manual de documentos administrativos*, del MAP [ref. 26] y la obra *Fletamentos y términos de embarque* [ref. 25]. Además, he incluido los términos que según mi experiencia se confirman como habituales.

La función de este glosario es doble: por una parte, entender las abreviaturas que aparezcan y, por otro lado, emplear usualmente (no digo “usar correctamente”, pues la creación de abreviaturas es, como veremos enseguida, libre) las que deseemos utilizar.

Necesariamente se ha limitado la extensión del glosario, pero creo que recoge los términos más usuales en el concreto sector que nos ocupa.

Recordemos, por último, que son abreviaturas las representaciones de ciertas palabras con menos letras de las que les corresponden. Hay libertad para crear las abreviaturas que se consideren oportunas [ref. 29; pág. 97], pero algunas se han impuesto consuetudinariamente. Son siglas los grupos formados por las iniciales de varias palabras que se emplean juntas (V.gr. DGMM). Son acrónimos las palabras formadas a partir de siglas o letras de varias palabras que se emplean juntas; los acrónimos no se deletrean sino que se leen (V.gr. Dimamer).

- A** Amperio.
- AA.EE.** Asuntos Exteriores.
- A&C.P.** Anchors and chains proved (Anclas y cadenas probadas).
- a.a.r.** Against all risks (A todo riesgo).
- a.m.** ante meridiem, antes del mediodía.
- a/f** a favor.
- A/R** All risk (A todo riesgo).
- AA.VV.** Varios autores.
- Admón.** Administración.
- admr.** Administrador.
- AETINAPE** Asociación Española de Titulados Náutico Pesqueros.
- AGE** Administración General del Estado.
- AISS** Asociación Internacional de la Seguridad Social.
- Almte.** Almirante.
- AM** Amplitud modulada.
- ANAVE** Asociación de Navieros Españoles.
- ARPA** Radar de punteo automático.
- Art. , artº , art.** artículo.
- Astano** Astilleros y Talleres del Noroeste, S.A.
- at** atmósfera.
- AUE** Acta Única Europea (Ley Orgánica 4/1986).
- B/H** Bill of Health (Patente de Sanidad).
- B/L** Bill of lading (Conocimiento de embarque).
- BIT** Oficina Internacional del Trabajo.
- BOE** Boletín Oficial del Estado.
- BPL** Baliza personal de localización.
- Bq** Barque (Barca).
- BUIT** Oficina de la Unión Internacional de Telecomunicaciones.
- c.f.** Cubic feet (Pies cúbicos).
- c.f.s.** coste, flete y seguro.
- c.i.** Contra incendios.
- C.I., CI** Convenio Internacional.
- c.t.l.** Constructive total loss (Pérdida total constructiva).
- c.v.** Caballos de vapor.
- c/i** Certificate of insurance (Certificado de seguro).
- Cap.** capitán.
- CCIR** Comité Consultivo Internacional de Radiocomunicaciones.
- CE** Consejo de Europa. Comunidad Europea.
- CE** Constitución Española.
- CEDEX** Centro de estudios y experimentación de Obras Públicas.
- CEE** Comunidad Económica Europea.
- CENIG** Centro Nacional de Información Geográfica.
- cf. , cfr.** cónfer (compárese).
- Cía., cia.** Compañía.

CIF Código de Identificación Fiscal.
CIF código de identificación fiscal.
CIG Código internacional de gaseros.
CIQ Código internacional de quimiqueros.
Cld Cleared (Despachado).
CMI Comité Marítimo de la OMI.
COLREG Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en el Mar.
COMME Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española.
Comod. comodoro.
COSPAS-SARSAT Sistema para la búsqueda por satélite de buques en peligro
CP Código Penal. Código Postal.
CPMM Comité de Protección del Medio Marino de la OMI.
CSM Comité de Seguridad Marítima de la OMI.
CV caballos de vapor.
d.w. Deadweight (tons of 2.240 libras) (Peso muerto; toneladas inglesas).
DGMM Dirección General de la Marina mercante.
Dimamer Director General de la Marina Mercante.
DIN normas de estandarización de la industria alemana.
DNI Documento Nacional de Identidad.
doc. Documento.
DOCE Diario Oficial de las Comunidades Europeas.
DOGA Diario Oficial de Galicia.
DRAE Diccionario de la Real Academia Española (de la Lengua).
DST dispositivo de separación de tráfico.
E Este.
E.&O.E. Errors and omissions excepted (Salvo error u omisión).
ETA Hora estimada de llegada.
ETD Hora estimada de salida.
expte. Expediente.
f. folio.
f.a.c. Fast as can (Tan rápido como pueda).
f.o.w. First open water (Primera salida a la mar).
FAC Fichero de Altos Cargos de la Administración.
FAO Organización Internacional para la Agricultura y la Alimentación.
FC Ferrocarril.
Fdo. firmado.
FM Frecuencia modulada.
fol. folio.
FOP Fuerzas de Orden Público.
FP Formación Profesional.
FROM Fondo de Regulación y Ordenación del Mercado.
G.M.T. Greenwich Mean Time (Hora civil de Greenwich)
g.r.t. Gross Register Tons (Toneladas de Registro Bruto).
GATT Acuerdo General sobre Tarifas Aduaneras y Comercio.

- GLP** Gas licuado de petróleo.
GMDSS Sistema marítimo global de socorro y seguridad.
GPL Gas licuado de petróleo.
gal. General.
GT Gross Tonnage.
h hora.
h.p. Horse power.
HF Alta frecuencia.
HoE Hora oficial española.
Hof Hora oficial.
Hol Hora oficial del lugar.
Hrb Hora del reloj de la bitácora.
Hz Hora de la zona.
i.e. id est (esto es).
IACS Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación.
IALA Asociación Internacional de Faros y Balizas.
ib., ibíd. Ibídem (allí mismo).
ibíd. ibídem.
id. Ídem (lo mismo).
IGSAP Inspección General de Servicios de la Administración Pública.
Ilmo. Ilustrísimo.
ILO Organización Internacional del Trabajo.
IMDG Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas.
IMO Organización Marítima Internacional.
IMOSAR Manual OMI de búsqueda y salvamento.
INE Instituto Nacional de Estadística.
INMARSAT Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por satélite.
INSHT Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo.
INSS Instituto Nacional de la Seguridad Social.
INTELSAT Satélite Internacional de Comunicaciones.
Internet Red internacional de comunicaciones por ordenador.
ISM Instituto Social de la Marina.
ISO Organización Internacional de Estandarización.
IVA Impuesto sobre el Valor Añadido.
kg Kilogramos.
Kn Knots (nudos).
kW Kilowatios.
I Latitud.
L Longitud.
lat. Latitude (Latitud).
ldg. Loading (Carga).
Ldo. Licenciado.
LJCA Ley de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa (27-12-56).

Long. Longitude (Longitud)
LPA Ley de Procedimiento Administrativo (17-07-1958).
LPEMM Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.
LRJAE Ley de Régimen Jurídico de la Administración del Estado (26-07-57).
LRJ-PAC Ley del procedimiento administrativo común (26 -12-92).
M.I.P. Marine Insurance Policy (Póliza de Seguro Marítimo).
MAP Ministerio para las Administraciones Públicas.
MAPA Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.
MARPOL C.I. para Prevenir la Contaminación por los Buques.
MEPC, CPMM Comité de Protección del Medio Marino de la OMI.
MERSAR Manual de búsqueda y salvamento para buques mercantes.
MOU Memorandum of Understanding o Memorándum de París.
MSC Comité de Seguridad Marítima de la OMI.
Muface Mutualidad General de Funcionarios Civiles del Estado.
N Norte.
N.B. nota bene (nótese bien).
n.r.t. Net Register Tons (Toneladas de Registro Neto).
N/Ref. Nuestra referencia.
NAFTA Área de Libre Comercio del Atlántico Norte.
NAVTEX Servicio internacional de impresión directa de radioavisos náuticos.
NE nordeste.
NIF Número de Identificación Fiscal.
NIPO Número de Identificación de Publicación Oficial.
NRP Número de Registro de Personal.
NT Net tonnage.
O.M.(plural OO.MM.). Orden Ministerial.
OBO Buque de carga combinada: minerales-graneles-petróleo.
OCMI Organización Marítima Consultiva Intergubernamental.
OEA Organización de Estados Americanos.
OHI Oficina Hidrográfica Internacional.
OIC Organización Internacional del Comercio.
OIT Organización Internacional del Trabajo.
OM Onda Media.
OMI Organización Marítima Internacional.
OMM Organización Meteorológica Mundial.
OMS Organización Mundial de la Salud.
ONU Organización de las Naciones Unidas.
P.A. o p.a. Firmado por autorización.
P.D. o p.d. Firmado por delegación.
P.O. o p.o. Firmado por Orden (debe indicarse el nº y fecha de esta).
pág. página.
págs. páginas.
PE Parlamento Europeo.
PGC Parque Móvil de la Guardia Civil.

- pm** después del mediodía.
PM Peso muerto.
pp. páginas.
R.D. Real Decreto.
R.D. (plural RR.DD.). Real Decreto.
R.O. Real Orden.
r.p.m. Revoluciones por minuto.
RACON Baliza respondedora de radar intensificando la señal.
RAE Real Academia Española (de la Lengua).
Ref^a. Referencia.
reg. registro.
RESAR Respondedor de radar para embarcaciones de supervivencia.
RIPA Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en el Mar.
S Sur.
S.C. Salvage charges (Gastos de salvamento).
S.D. Sea damage (Avería de mar).
s.e.u.o. Salvo error u omisión.
s.I. Salvage loss (Pérdida por salvamento).
S.P. servicio público.
s.v. Sailing vessel (Buque de vela).
s/n sin número.
S/Ref^a. Su referencia.
SADO Sistema de adquisición de datos oceánicos.
SE sudeste.
Sec. sección.
SEGEPESCA Secretaría General de Pesca Marítima.
Serv. servicio.
SEVIMAR, SOLAS C. I. para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar.
ss. siguientes.
SMSSM Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos.
SO sudoeste.
SOLAS, SEVIMAR C.I. para la Seguridad de la Vida Humana en el mar
Sonar Acrónimo en inglés, a veces se usa como sinónimo de sonda.
STC (plural SS.TC). Sentencia del Tribunal Constitucional.
STCW Convenio Internacional sobre Titulación y Guardia de Gente de Mar.
str. Steamer (Buque de vapor).
STS (plural SS.TS). Sentencia del Tribunal Supremo.
SVA Servicio de Vigilancia Aduanera.
T/L Total loss (Pérdida total).
tel. teléfono.
teléf. teléfono.
tfno. teléfono.
TM trademark (marca comercial registrada)
TRB Toneladas de Registro Bruto.

- TSH** Telegrafía sin hilos (radiotelegrafía).
U. o Ud. (plural Udes.). Usted, ustedes.
UHF Frecuencias ultra altas.
UIT Unión Internacional de Telecomunicaciones.
UMM Universidad Marítima Mundial.
UTC Hora universal coordinada.
VHF Muy alta frecuencia.
V.gr. verbi gratia (por ejemplo).
Vº.Bº. Visto bueno.
VV.AA. Varios autores.
W Oeste.
web Red internacional de comunicaciones por ordenador.
z Hora de la zona.

7.7. EL DOCUMENTO ADMINISTRATIVO Y SU ESTILO

7.7.1. Introducción

El género expediente administrativo, del que el expediente por siniestros náuticos es una especie, es el agregado de cuantos documentos deban incorporarse al mismo. Debemos definir, pues, el documento administrativo, clasificarlo según los distintos tipos y sugerir unas normas básicas de estilo para redactarlo adecuadamente.

7.7.2. Definición y regulación legal

El Manual de Documentos Administrativos [ref. 26; pág. 17], publicado por el Ministerio para las Administraciones Públicas, define: "*Los documentos administrativos son el soporte en el que se materializan los distintos actos de la Administración Pública, la forma externa de dichos actos*".

La norma que regula genéricamente el contenido formal de los documentos administrativos es la Ley 30/1992 de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, modificada por la Ley 4/1999 y con los criterios de aplicación contenidos en la correspondiente normativa de desarrollo, como, por ejemplo, la Orden de 14 de abril de 1999 por la que se establecen criterios para la emisión de la comunicación a los interesados, o el Real Decreto 772/1999, por el que se regulan la presentación de solicitudes, expedición de copias y otras actuaciones. Sin olvidar que continúan en vigor algunos artículos de la Ley de Procedimiento Administrativo de 1958, así como la Ley 7/1985 reguladora de las Bases del Régimen Local.

7.7.3. Funciones

Son dos: de constancia, para que los actos administrativos queden reflejados y por tanto perpetuados en un medio que permita ulteriores comprobaciones, y de comunicación, que puede ser interna, entre órganos administrativos, o externa cuando estos se dirigen al administrado.

7.7.4. Características

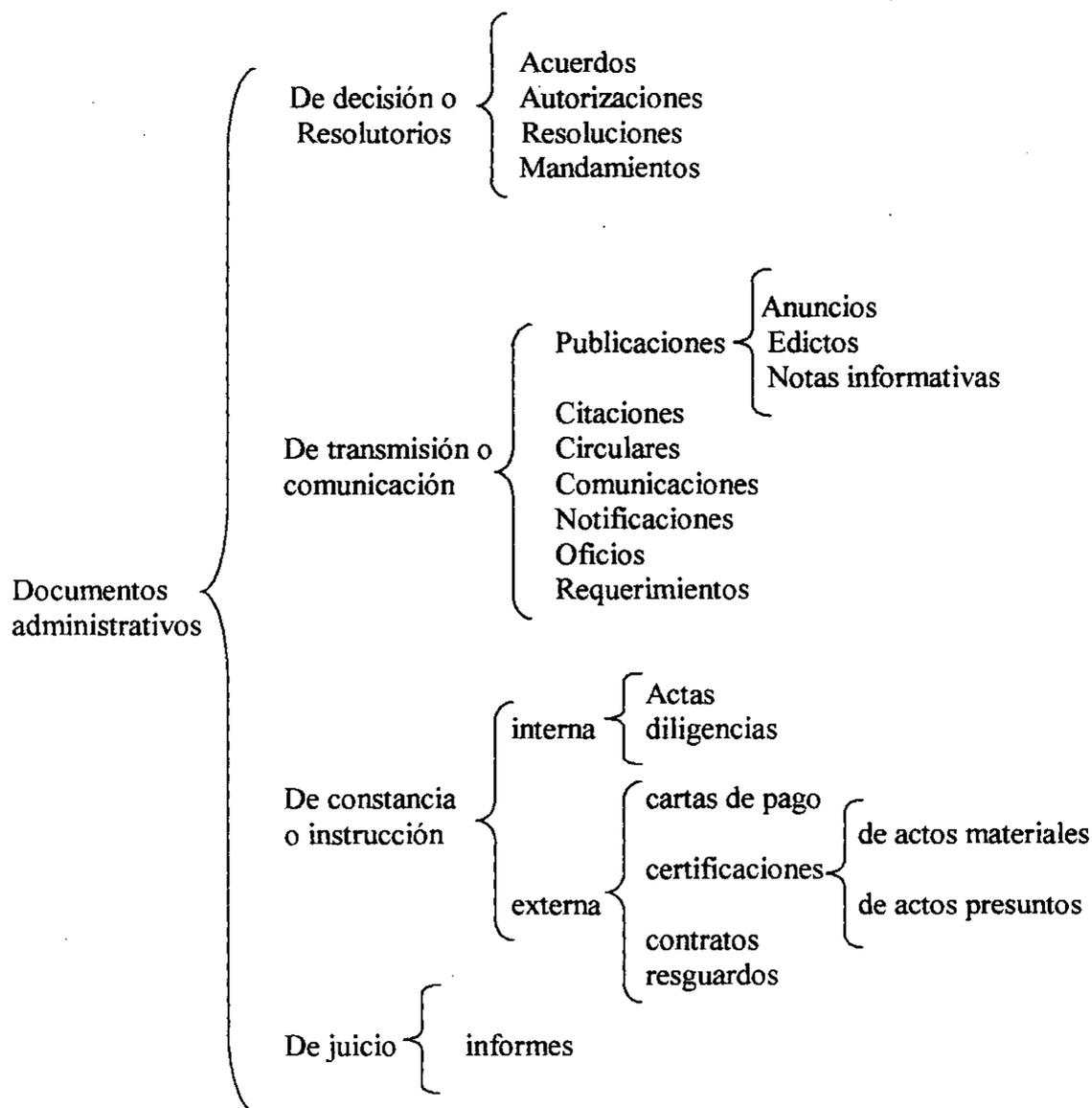
El documento administrativo es efectivo, pues siempre produce efectos frente a terceros o en la propia Administración, si bien estos efectos no tienen que ser necesariamente jurídicos ya que pueden ser informativos o meramente comunicativos. Tiene una génesis administrativa, sólo puede emitirlos un órgano de la Administración Pública. Su tercera característica es la validez, que es además una exigencia, pues para ser válido el documento administrativo debe cumplir los requisitos formales (relativos a la forma) y sustantivos (relativos al sujeto que lo elabora) exigidos por la normativa. Así, por ejemplo, que el emisor sea competente para ello.

7.7.5. Soportes

Pueden ser escritos o electrónicos, y estos informáticos, audiovisuales o telemáticos. En general, la Ley permite cualquier soporte que cumpla los siguientes cuatro requisitos: autenticidad, que garantice la identidad del documento e impida —o dificulte— su falsificación; integridad, de modo que el documento mantenga su unidad sin que puedan faltar alguno de sus elementos; conservación, para permitir la duración indefinida del documento; receptibilidad, es decir, que el destinatario, en su caso, pueda recibirlo.

7.7.6. Clasificación

El *Manual de estilo del lenguaje administrativo* [ref. 27; pág. 22], publicado por el Ministerio para las Administraciones Públicas, distingue hasta un total de 204 tipos de documentos administrativos. De este manual, así como del citado en el epígrafe de definición, deducimos la siguiente clasificación de los documentos administrativos:



7.7.7. Estilo

De acuerdo con el *Manual de estilo del lenguaje administrativo* [op.cit. ref.27; pág. 29], los defectos más comunes que se encuentran en los documentos administrativos son el empleo de un léxico especial, con acepciones propias, tecnicismos y masivo empleo de fórmulas y muletillas; carácter burocrático, plasmado en el uso de determinadas formas gramaticales, repetición de estructuras sintácticas y despersonalización; por último, resultan fuera de lugar determinadas pretensiones

literarias, como el uso de circunloquios o la utilización de arcaísmos. Dicho esto, debemos evitar el extremo opuesto, que consistiría en vulgarizar las redacciones de los documentos al no emplear ningún término específico de la Administración (el tecnicismo debe explicarse, no evitarse). Tampoco hay por qué prescindir de un estilo cuidado, no literario pero sí culto.

Para eliminar o minimizar estos y otros errores, recomendamos:

- Respeto de la ortografía, la sintaxis y la gramática.
- Claridad, sencillez, concisión.
- No dar por sobreentendidos términos, denominaciones, expresiones o incluso hechos o documentos previos.
- Personalizar: mejor “Le remito...” que “Se remite...”
- Definir las siglas y acrónimos, así como los nombres o conceptos muy específicos o poco conocidos.
- Cuidar el formato del texto: tipos de letra, márgenes, espacios, uso de negrita y cursiva, orden de los párrafos y epígrafes y composición general.
- Tener siempre a mano un diccionario con apéndice ortográfico y gramatical [ref. 12; pág. 200]. Lo mejor sería disponer del *Diccionario de la Real Academia Española* [ref. 22] y de la *Ortografía de la Lengua Española*, también de la Real Academia [ref. 29].

7.8. NORMATIVA

El siguiente catálogo legislativo no es una recopilación exhaustiva de toda la normativa aplicable al ámbito marítimo administrativo, pero sí incluye la que habitualmente se emplea en la elaboración de los expedientes por siniestros: la referida a las condiciones de navegabilidad del buque, la que afecta a las tripulaciones, al tráfico marítimo y a la actividad administrativa general y marítima. Creo que disponer de esta relación es de gran utilidad para el instructor de expedientes, ya que le permite determinar fácilmente las normas concernientes a las circunstancias más comunes de la actividad marítimo administrativa. El orden de las disposiciones es cronológico, si bien al final incluyo un índice de materias para hacer más sencilla la búsqueda de las normas en función de su ámbito de aplicación. Las conexiones con normas posteriores que modifican o adaptan otras anteriores en el tiempo se indican entre paréntesis al final de éstas últimas. Por último, no se incluyen las sucesivas enmiendas a determinados instrumentos básicos; debe entenderse que éstos se mantienen actualizados en las diferentes dependencias administrativas (otro criterio podría haberme llevado a llenar páginas y páginas con las sucesivas enmiendas al SEVIMAR y a otros convenios internacionales).

1. Orden de 20 de diciembre de 1948, distintivos correspondientes a las provincias marítimas en buques pesqueros.
2. Orden de 17 de febrero de 1953, nombres de los buques.
3. Orden de 7 de octubre de 1958, Rol de despacho.
4. Orden de 20 de octubre de 1958 (M^o de la Gobernación), presentación de instancias, notificaciones y pagos por medio del Correo.
5. Convenio OIT n^o 113, ratificado por España el 28 de junio de 1961, sobre reconocimiento médico previo al embarque de pescadores.
6. Orden de 14 de julio de 1964, cuadro indicador de tripulaciones mínimas para buques mercantes y de pesca.
7. Decreto 1289/1965, de 20 de mayo, sobre aplicación del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1960.
8. Orden de 22 de julio de 1965 por la que se aprueban las Normas Complementarias para la aplicación del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1960.
9. Instrumento de ratificación de 6 de junio de 1968 (BOE n^o 192, de 10 de agosto) Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, Londres, 1966.
10. Resolución A.442(XI), de 28 de noviembre de 1968, de la OMI, sobre personal y medios materiales que necesitan las administraciones para la investigación de siniestros y de infracciones de los convenios.
11. Convenio OIT n^o 73, ratificado por España el 24 de mayo de 1971, sobre reconocimiento médico previo al embarque.
12. Decreto 3384/1971, de 28 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de reconocimiento de buques y embarcaciones mercantes.
13. Orden Ministerial de 1 de marzo de 1973 sobre el organismo competente para la realización de los reconocimientos médicos previos al embarque (ISM).
14. Decreto 3209/1973, de 14 de diciembre, por el que se denominan y limitan las zonas marítimas, se establecen las demarcaciones territoriales de las mismas y se divide el litoral en provincias y distritos marítimos. (Ver R.D. 1497/1977 y R.D. 1333/1988).

15. Resolución A.322(IX), de 12 de noviembre de 1975, de la OMI, sobre investigación de siniestros marítimos.
16. Resolución A.173(ES.IV), de 15 de noviembre de 1975, de la OMI, sobre participación en las investigaciones oficiales de accidentes marítimos.
17. Ley 10/1977, de 4 de enero, mar y sus playas. Mar territorial.
18. Real Decreto 1497/1977, de 3 de mayo, división marítima. Modifica zonas, provincias y distritos marítimos. (Ver R.D. 1333/1988).
19. Instrumento de promulgación del M^o de Asuntos Exteriores en el BOE n^o 163, de 9 de julio de 1977, Reglamento Internacional para prevenir los abordajes (1972).
20. Real Decreto 2510/1977, de 5 de agosto, aguas jurisdiccionales. Líneas de base rectas para su delimitación.
21. Real Decreto 1466/1977, de 19 de septiembre, por el que se determina el régimen jurídico de las líneas regulares de cabotaje marítimo y de las navegaciones de interés público.
22. Ley 15/1978, de 20 de febrero, mar y sus playas. Zona económica.
23. Ley 7/1980, de 10 de marzo, sobre protección de las costas españolas.
24. Orden de 30 de diciembre de 1980 (M^o de Transportes y Comunicaciones) que modifica el artículo 161 del Reglamento de los Servicios: dirección de los envíos.
25. Real Decreto 2061/1981, de 4 de septiembre, sobre títulos profesionales de la Marina Mercante.
26. Real Decreto 1835/1983, de 25 de mayo, por el que se aprueba el sistema de balizamiento marítimo, de acuerdo con las normas de la Asociación Internacional de Señalización Marítima.
27. Orden de 30 de julio de 1984 (M^o de Transportes, Turismo y Comunicaciones), por la que se determinan los indicativos que deben llevar pintados en las amuras los buques y embarcaciones de las listas 3^a, 4^a y 5^a. (Ver R.D. 1027/1987).
28. Ley 2/1985, de 21 de enero, sobre protección civil.
29. Resolución A.572(14), de 20 de noviembre de 1985, de la OMI, Disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo.

30. Resolución A.578(14), de 20 de noviembre de 1985, de la OMI, Directrices para los servicios de tráfico marítimo.
31. Reglamento (CEE) nº 1381/87, de 20 de mayo, de la Comisión, por el que se establecen normas concretas sobre señalización y documentación de los barcos de pesca.
32. Orden de 26 de enero de 1988 (Mº de Transportes, Turismo y Comunicaciones) sobre embarque de personal ajeno a la tripulación y al pasaje. (Ver Resolución de 18 de febrero de 1988 del Director General de la Marina Mercante.
33. Resolución de 18 de febrero de 1988, del Director General de la Marina Mercante, sobre enrolamiento de personal ajeno a la tripulación y al pasaje de los buques.
34. Real Decreto 1333/1988, de 4 de noviembre, de modificación del Decreto 3209/1973, de 14 de diciembre, por el que se establecen las zonas marítimas y se divide el litoral en provincias y distritos marítimos.
35. Orden de 6 de marzo de 1989, sobre diario de navegación, cuaderno de bitácora y de máquinas.
36. Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas. (Ver R.D. 1471/1989).
37. Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, sobre abanderamiento, matriculación de buques y Registro Marítimo.
38. Real Decreto 1471/1989, de 1 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General para el desarrollo y ejecución de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas.
39. Real Decreto 407/1992, de 24 de abril, por el que se aprueba la Norma Básica de Protección Civil.
40. Orden de 24 de julio de 1992 (Xunta de Galicia) por la que se establece la potencia máxima de los motores fueraborda de las embarcaciones auxiliares de acuicultura.
41. Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. (Ver Ley 62/1997, Ley 50/1998, Real Decreto-Ley 4/2000)
42. Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de régimen jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común. (Ver R.D. 1398/1993 y R.D. 1772/1984).

43. Real Decreto 1398/1993, de 4 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento del procedimiento para el ejercicio de la potestad sancionadora. (Ver R.D. 1772/1994 e Instrucción de 27 de enero de 1994 del Director General de la Marina Mercante).
44. Resolución A.741(18), de 4 de noviembre de 1993, de la OMI, por la que se adopta el Código CGS o ISM: el Código internacional de gestión de la seguridad del buque y la prevención de la contaminación.
45. Circular 22/1993, de 27 de diciembre, del Director General e la Marina Mercante, sobre actuaciones en casos de embargo y retención de buques mercantes.
46. Instrucción de 27 de enero de 1994, del Director General de la Marina Mercante, sobre criterios de interpretación al vigente Reglamento sancionador aprobado por R.D. 1398/1993.
47. Circular 6/1994, de 9 de mayo, del Director General de la Marina Mercante, "Guía de investigación de accidentes".
48. Circular 11/1994, de 20 de junio, sobre control de ingreso del importe de las sanciones.
49. Real Decreto 1772/1994, de 5 de agosto, por el que se adecuan determinados procedimientos administrativos en materia de transportes y carreteras a la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común. (Ver Circular 2/1995).
50. Circular 2/1995, de 28 de marzo, del Director General e la Marina Mercante, sobre tramitación de expedientes sancionadores: R.D. 1398/1993 en relación con el R.D. 1772/1994.
51. Instrucción de la Dirección General de la Marina Mercante, de 22 de marzo de 1995: procedimiento a seguir en la tramitación de expedientes afectados por el R.D. 2112/1994, de 28 de octubre.
52. Instrucción de la Dirección General de la Marina Mercante, de 16 de mayo de 1995: procedimiento a seguir en la tramitación de expedientes afectados por el R.D. 2112/1994, de 28 de octubre.
53. Instrumento de 3 de diciembre de 1993 (BOE del 5 de junio de 1995), de Ratificación del Convenio Internacional sobre cooperación, preparación y lucha

- contra la Contaminación por Hidrocarburos, 1990, hecho en Londres el 30 de noviembre de 1990.
54. Real Decreto 1246/1995, de 14 de julio, por el que se regula la constitución y creación de las Capitanías Marítimas.
 55. Decreto 227/1995, de 20 de julio (DOGA del 1 de agosto), por el que se aprueba el Reglamento del Ente Público Puertos de Galicia, dictado en aplicación y desenvolvimiento de la Ley 5/1994, de 29 de noviembre.
 56. Orden de 31 de octubre de 1995 (DOGA de 9 de noviembre), por la que se dan normas para la obtención de los títulos habilitantes para el ejercicio de la actividad pesquera, marisquera y de acuicultura.
 57. Ley Orgánica 16/1995, de 27 de diciembre, de Transferencia de Competencias a la Comunidad Autónoma Gallega.
 58. Real decreto 89/1996, de 26 de enero, sobre traspaso de funciones y servicios de la Administración del Estado a la Comunidad Autónoma de Galicia en materia de enseñanzas náutico-deportivas y subacuático-deportivas.
 59. Real Decreto 393/1996, de 1 de marzo, por el que se aprueba el reglamento General de Practicaje, de conformidad con lo establecido en la Ley de Puertos del estado y de la marina Mercante.
 60. Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado.
 61. Resolución de 23 de abril de 1996, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se dictan instrucciones para la validez de los períodos de embarco exigidos para la expedición de los títulos profesionales de la Marina Mercante.
 62. Instrucción de 4 de junio de 1996, del Director General de la Marina Mercante, sobre notificación de actos administrativos relativos a expedientes administrativos sancionadores.
 63. Real Decreto 1641/1996, de 5 de julio, sobre traspaso de funciones y servicios de la Administración del Estado a la Comunidad Autónoma de Galicia en materia de transporte marítimo.

64. Real Decreto 1216/1977, de 7 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de la Caja General de Depósitos.
65. Orden de 17 de junio de 1977 por la que se regulan las condiciones para el gobierno de embarcaciones de recreo.
66. Orden Ministerial de 3 de julio de 1997 sobre atribuciones de los títulos para la navegación de recreo. (Ver Instrucción de servicio 3/1998).
67. Real Decreto 1216/1997, de 18 de julio, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud en el trabajo a bordo de los buques de pesca.
68. Real Decreto 1253/1997, de 24 de julio, sobre condiciones mínimas exigidas a los buques que transporten mercancías peligrosas o contaminantes con origen o destino en puertos marítimos nacionales. (Ver R.D. 701/1999).
69. Real Decreto 1466/1997, de 19 de septiembre, por el que se determina el régimen jurídico de las líneas regulares de cabotaje marítimo y de las navegaciones de interés público.
70. Real Decreto 1621/1997, de 24 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento para el control del cumplimiento de la normativa internacional sobre seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones de vida y trabajo en los buques extranjeros que utilicen puertos o instalaciones situadas en aguas jurisdiccionales españolas. (Ver R.D. 768/1999).
71. Resolución A.851(20), de 27 de noviembre de 1997, de la OMI, sobre principios generales para los sistemas de notificación de buques y requisitos de notificación de buques, incluidas las directrices para notificar sucesos en los que intervengan mercancías peligrosas o sustancias perjudiciales o contaminantes del mar.
72. Circular 827/MSC, concordada con la Circular 333/MEPC, ambas de 9 de diciembre de 1997, de la OMI, acerca de informes sobre siniestros y sucesos marítimos. Procedimientos de notificación armonizados. Informes prescritos en la Regla I/21 del SEVIMAR y en los artículos 8 y 12 del MARPOL 73/78.
73. Instrucción de 12 de diciembre de 1977, de la Dirección General de la Marina Mercante, sobre equivalencias de tonelaje en unidades TRB a GT a efectos de aplicar las normas de titulaciones.

74. Ley 62/1997, de 26 de diciembre, de modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. (Ver Ley 50/1998).
75. Resolución de 30 de diciembre de 1997, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se desarrolla la Orden de 17 de junio de 1997 por la que se regulan las condiciones para el gobierno de embarcaciones de recreo.
76. Real Decreto 297/1998, de 27 de febrero, por el que se regulan los requisitos de seguridad de las embarcaciones de recreo semiacabadas y sus componentes. (Ver Instrucciones de servicio 5/1998 y 3/1999).
77. Resolución de 27 de marzo de 1998, de la Dirección Xeral de Transportes de la Xunta de Galicia sobre autorización de transportes marítimos de viajeros.
78. Instrucción de servicio 3/1998, de 16 de abril, del Director General de la Marina Mercante, sobre aplicación de la Orden de 17 de junio de 1997 y de la Resolución de 30 de diciembre de 1997 de la Dirección General de la Marina Mercante, en materia de titulaciones de recreo.
79. Real Decreto 930/1998, de 14 de mayo, sobre condiciones generales de idoneidad y titulación de determinadas profesiones de la Marina Mercante y del sector pesquero.
80. Instrucción de servicio 5/1998, de 1 de junio, del Director General de la Marina Mercante, sobre aclaración del R.D. 297/1998.
81. Instrucción de servicio 6/1998, de 28 de julio, del Director General de la Marina Mercante, sobre alquiler de embarcaciones de recreo.
82. Instrucción de servicio nº 7/1998, de 30 de septiembre, del Director General de la Marina Mercante, sobre autorización de títulos de recreo no españoles.
83. Real Decreto 2662/1998, de 11 de diciembre, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y control de buques y para las actividades correspondientes de la Administración Marítima.
84. Orden de 16 de diciembre de 1998 por la que se regula el procedimiento abreviado de registro y matriculación de las motos náuticas.
85. Instrucción de servicio nº 11/1998, de 23 de diciembre, del Director General de la Marina Mercante, sobre el tráfico de cabotaje marítimo a partir del 1 de enero de 1999.

86. Instrucción de servicio nº 12/1998, de 23 de diciembre, del Director General de la Marina Mercante, sobre información mínima para el control del cabotaje a realizar por los buques que escalen en puertos españoles.
87. Ley 50/1998, de 30 de diciembre, de modificación del artículo 101 de la Ley 24/1997, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.
88. Ley 4/1999, de 13 de enero, de modificación de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.
89. Real Decreto 258/1999, de 12 de febrero, por el que se establecen condiciones mínimas sobre la protección de la salud y la asistencia médica de los trabajadores del mar.
90. Orden de 2 de marzo de 1999 por la que se aprueban las tarifas por los servicios prestados por la sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima.
91. Real Decreto 373/1999, de 5 de marzo, sobre traspaso a la Comunidad Autónoma de Galicia de las funciones y servicios de la Seguridad Social en Materia de Asistencia y servicios sociales encomendados al Instituto Social de la Marina (ISM).
92. Instrucción de servicio nº 2/1999, de 12 de marzo, por la que se establecen los criterios generales para la celebración de las pruebas náutico-deportivas de carácter colectivo.
93. Instrucción de servicio nº 3/1999, de 22 de marzo, del Director General de la Marina Mercante, sobre procedimiento para la tramitación de expedientes de matriculación de embarcaciones de recreo a registrar en las listas sexta y séptima que cumplan con las exigencias establecidas en el R.D. 297/1998.
94. Orden de 14 de abril de 1999, por la que se establecen criterios para la emisión de la comunicación a los interesados prevista en el artículo 42.4 de la Ley 30/1992, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.
95. Real Decreto 607/1999, de 16 de abril, por el que se aprueba el Reglamento del seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria para las embarcaciones de recreo o deportivas.

96. Real Decreto 665/1999, de 23 de abril, por el que se regula el Registro de las personas que viajan a bordo de buques de pasaje. (Ver Orden de 23 de junio de 1999).
97. Real Decreto 701/1999, de 30 de abril, por el que se modifica el Real Decreto 1253/1997, de 24 de julio, sobre condiciones mínimas exigidas a los buques que transporten mercancías peligrosas o contaminantes con origen o destino en puertos marítimos nacionales.
98. Real Decreto 768/1999, de 7 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento para el control del cumplimiento de la normativa internacional sobre seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones de vida y trabajo en los buques extranjeros que utilicen puertos o instalaciones situados en aguas jurisdiccionales españolas. (Ver R.D. 1828/2000).
99. Real Decreto 772/1999, de 7 de mayo, por el que se regula la presentación de solicitudes, escritos y comunicaciones ante la Administración General del Estado, la expedición de copias de documentos y devolución de originales y el régimen de las oficinas de registro.
100. Real Decreto 809/1999, de 14 de mayo, por el que se regulan los requisitos que deben reunir los equipos marinos destinados a ser embarcados en buques, en aplicación de la Directiva 96/98/CE, modificada por la Directiva 98/95/CE.
101. Instrucción de servicio 8/1999, de 18 de mayo, del Director General de la Marina Mercante, por la que se establece el procedimiento para aquellos supuestos de variación de las dimensiones principales de los buques y embarcaciones de pesca.
102. Instrucción de 21 de mayo de 1999, del Subdirector General de Tráfico, Seguridad y Contaminación Marítima, sobre el Dispositivo de Separación de Tráfico (DST) de Finisterre. Criterios generales para autorizar el tráfico entre el DST y la costa.
103. Resolución de 25 de mayo de 1999 del Consejero-Director General por la que se dan instrucciones para la admisión, tratamiento y entrega de las notificaciones cursadas a través de Correos. (Ver Instrucción de 25 de abril de 2000 del Consejero-Director General de Correos).

104. Instrucción de servicio nº 9/1999, de 11 de junio, del Director General de la Marina Mercante, sobre el tráfico de cabotaje marítimo.
105. Orden del 23 de junio de 1999 por la que se establecen determinadas prescripciones a cumplir por los buques de pasaje en aplicación del Real Decreto 665/1999, de 23 de abril, por el que se regula el registro de personas que viajan a bordo de buques de pasaje.
106. Instrucción de servicio nº 10/1999, de 14 de julio, del Director General de la Marina Mercante, sobre el control del recuento y registro de pasajeros.
107. Real Decreto 1247/1999, de 16 de julio, sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje que realicen travesías entre puertos españoles.
108. Instrucción de servicio nº 11/1999, de 19 de julio, del Director General de la Marina Mercante, sobre certificado médico y afiliación y alta a la Seguridad Social de los ciudadanos extranjeros que pretendan enrolarse en los buques de bandera nacional.
109. Orden de 22 de julio de 1999 por la que se establecen determinadas medidas de seguridad para el manejo de las motos náuticas.
110. Real Decreto 1434/1999, de 10 de septiembre, por el que se establecen los reconocimientos e inspecciones de las embarcaciones de recreo.
111. Real Decreto 1465/1999, de 17 de septiembre, por el que se establecen criterios de imagen institucional y se regula la producción documental y el material impreso de la Administración General del Estado.
112. Orden de 18 de enero de 2000 por la que se aprueba el Reglamento sobre Despacho de Buques.
113. Instrucción de 25 de abril de 2000, de la Entidad Pública Empresarial Correos y Telégrafos, por la que se dispone la modificación de las instrucciones para la admisión, tratamiento y entrega de notificaciones aprobadas por la Resolución de 25 de mayo de 1999.
114. Real Decreto-Ley 4/2000, de 23 de junio, de Medidas Urgentes de Liberalización en el Sector Inmobiliario y Transportes. (Artículo 4: modificación de

la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante).

115. Instrucción de servicio nº 2/2000, de 5 de julio, del Subsecretario del Ministerio de Fomento, sobre criterios de actuación administrativa en el ámbito del Departamento.
116. Instrucción 5/2000, de 10 de julio, del Director General de la Marina Mercante, sobre criterios para la celebración de actos colectivos.
117. Real Decreto 1475/2000, de 4 de agosto, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento.
118. Orden de 25 de septiembre de 2000 sobre delegación de competencias en relación con los servicios comunes del Ministerio de Fomento.
119. Real Decreto 1828/2000, de 3 de noviembre, por el que se modifica el Reglamento para el control del cumplimiento de la normativa internacional sobre seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones de vida y trabajo en buques extranjeros que utilicen puertos o instalaciones situados en aguas jurisdiccionales españolas, aprobado por el Real Decreto 768/199, de 7 de mayo.
120. Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de inspección y certificación de buques civiles.
121. Real Decreto 1907/2000, de 24 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento sobre Reconocimientos Obligatorios para Garantizar la Seguridad de la Navegación de determinados Buques de Pasaje.

Índice analítico de las normas

Despacho

3-5-6-11-13-31-32-33-35-81-92-95-96-97-98-105-106-107-108-112

Inspección

12-27-35-40-76-80-83-100-101-110-120-121

Organización marítimo-administrativa y costas

14-17-18-20-22-23-26-34-36-38-41-54-55-57-58-59-63-74-87-90-91-114-116-117

Procedimiento administrativo

4-10-15-16-24-42-43-45-46-47-48-49-50-51-52-60-62-64-72-88-94-99-103-111-113-116-118

Registro de buques

1-2-27-37-84-93-101

Seguridad y contaminación

7-8-9-10-19-26-28-39-44-53-67-68-70-76-89-92-95-97-98-102-107-109-119

Siniestros

10-15-16-71

Titulaciones

25-56-58-61-65-66-73-75-78-79-82-100-108-109

Tráfico

21-26-29-30-63-69-71-77-81-85-86-92-102-104-107

8. BIBLIOGRAFÍA

- 1 Chalud Lillo, E. et al. *"Procedimiento administrativo"*. Bayer Hermanos, S.A. Barcelona, 1999.
- 2 Cobo Olvera, T. *"El procedimiento administrativo sancionador tipo"*. Bosch. Barcelona, 1999.
- 3 Tasende Souto, J.M. *"Main security deficiencies in fishing vessels. A global study of the European Community"*, en *"4th World Conference Injury Prevention and Control: book of abstracts"*. World Health Organization. Amsterdam, 1998.
- 4 (Institucional) *"Estadística de accidentes marítimos, 1996"*. Dirección General de la Marina Mercante, Madrid, 1997.
- 5 Nicolás Lucas, A. *"La Marina Mercante en el Derecho Administrativo español"*. Colex. Madrid, 1999.
- 6 (Institucional) *"Manual de inspección pesquera"*. Secretaría General de Pesca Marítima. Madrid, 1991.
- 7 (Institucional) *"Tratado de la Unión Europea: textos consolidados de los Tratados Comunitarios"*. Secretaria de Estado para las Comunidades Europeas. Madrid, 1992.
- 8 (Institucional) *"Inspección de las condiciones de trabajo a bordo de los buques: directrices sobre procedimientos"*. Oficina Internacional del Trabajo. Ginebra, 1990.
- 9 (Institucional) *"Informe de Gestión, 1995"*. Dirección General de la Marina Mercante. Madrid, 1996.
- 10 (Institucional) *"Estudio socioeconómico del sector pesquero"*. Fondo Social Europeo y FORCEM. Bilbao, 1997.
- 11 Jérôme, F. et al. *"La formación de los responsables de las decisiones en materia de salud-seguridad en el trabajo"*. Comité Internacional de la AISS para la educación y la formación En prevención. París, 1998.

- 12 Rodríguez Vázquez, L. *“Consideraciones de la experiencia sobre los funcionarios los servicios y el arte de dirigir”*. Escola Galega de Administración Pública. Santiago de Compostela, 1993.
- 13 Motte, Roger *“Safe Nvigation, Ship Loss and Applications of Technology”*, en *“The Journal of Navigation”*, volumen 49 número 1. Londres, enero de 1996.
- 14 Romer, Hans et al. *“Marine Accident Frecuencias-Review and Recent Empirical Results”*, en *“The Journal of Navigation”*, volumen 48, número 3. Londres, septiembre de 1995.
- 15 Lagares Fernández, J.A. *“Equipos y medios de salvamento en los buques pesqueros”*. Fundación MAPFRE. Madrid, 1990.
- 16 Ruíz Soroa, J.M. et al. *“Manual de Derecho del Transporte Marítimo”*. Dirección de Puertos y Transportes Marítimos. Gobierno Vasco. Vitoria, 1986.
- 17 Ruíz Soroa, J.M. et al. *“Manual de Derecho Marítimo: el buque, el naviero, personal auxiliar”*. Instituto Vasco de Administración Pública. Oñate (Guipúzcoa), 1990.
- 18 (Institucional) *“Catálogo de resoluciones de la OMI”*. Organización Marítima Internacional. Londres, 1989.
- 19 López Amo, J.J. *“El Capitán de buque”*. Secretaría General de Pesca Marítima. Madrid, 1991.
- 20 Ruíz Soroa, J.M. *“Manual de Derecho de accidentes de la navegación”*. Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos, Gobierno Vasco. Vitoria, 1987.
- 21 Ruíz Soroa, J.M. et al. *“Manual de Derecho del seguro marítimo”*. Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos. Gobierno Vasco. Vitoria, 1993.
- 22 (Institucional) *“Diccionario de la Lengua Española” 21ª edición*. Real Academia Española. Espasa Calpe. Madrid, 1992.
- 23 (Institucional) *“Documentos Básicos”*. Organización Marítima Internacional. Londres, 1986.

- 24 Spiegelberg, J.M. et al. *"Inglés Técnico Naval"*. Universidad de Cádiz, 1991.
- 25 Bes, J. *"Fletamentos y términos de embarque"*, 7ª edición. Asociación de Navieros Españoles. Madrid, 1982.
- 26 VV.AA. *"Manual de Documentos Administrativos"*. Ministerio para las Administraciones Públicas. Tecnos. Madrid, 1994.
- 27 VV.AA. *"Manual de estilo del lenguaje administrativo"*. Ministerio para las Administraciones Públicas. Madrid, 1993.
- 28 González-Lebrero, R.A. *"Curso de Derecho de la Navegación"*. Departamento de Transportes y Obras Públicas. Gobierno Vasco. Vitoria, 1998.
- 29 (Institucional) *"Ortografía de la Lengua Española"*. Real Academia Española. Espasa. Madrid, 1999.
- 30 VV.AA. *"Guía sanitaria a bordo"*. Instituto Social de la Marina. Madrid, 1987.
- 31 VV.AA. *"IV Congreso de la Marina Civil"*, Ponencias. COMME. Madrid, 1991.
- 32 VV.AA. *"V Congreso de la Marina Civil: la dimensión de la Europa marítima"*, Comunicaciones. COMME. Madrid, 1993.
- 33 (Institucional) *"Comunicaciones radiomarítimas"*. Telefónica. Madrid, 1989.
- 34 Pereira Bayle, H. *"Temas de la seguridad marítima"*. Porlamar, isla de Margarita (Venezuela), 1989.
- 35 Tasende Souto, J.M. *"Seguridad en la pesca de bajura"*, en revista "Mapfre Seguridad", nº 72. Madrid, 1998.
- 36 (Institucional) *"Noticias"*, Boletín de la Dirección General de la Marina Mercante, nº 2, octubre-noviembre de 2000.

- 37 (Institucional) *"Guía de los procedimientos a seguir en el puente"*. Cámara Internacional de Navegación; traducción de la Dirección General de la Marina Mercante. Madrid, 1977.
- 38 (Institucional) *"Manual para la aportación de pruebas ante los tribunales sobre contaminación marina por hidrocarburos"*. Dirección General de la Marina Mercante. Madrid, 1995.
- 39 Bryant, D. *"The human element in shipping casualties"*. Department of Transport. Marine Directorate. HSMO. Londres, 1991.
- 40 García Aceves, E. et al. *"La formación en seguridad y salud en la pesca"*. Comisión de las Comunidades Europeas. Luxemburgo, 1993.
- 41 (Institucional) *"Guía de avaliación de riscos laborais"*. Xunta de Galicia Dirección Xeral de Relacións Laborais. Santiago de Compostela, 1998.
- 42 (Institucional) *"Marina Civil"*, Revista de la SASEMAR, nº 52, enero, febrero, marzo de 1999.
- 43 (Institucional) *"OMI: qué es, qué hace, cómo funciona"*. Organización Marítima Internacional. Londres, 1985.
- 44 Coote, J. *"Manual de supervivencia en el mar"*. Martínez Roca. Barcelona, 1987.
- 45 (Institucional) *"Voluntary guidelines for the design, construction and equipment of small fishing vessels"*. FAO, ILO, IMO. Organización Marítima Internacional. Londres, 1980.
- 46 (Institucional) *"Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS)"*. Organización Marítima Internacional. Londres, 1997.
- 47 Cahill, R. A. *"Collisions and their causes"*. Fairplay Publications. Londres, 1983.
- 48 Cahill, R. A. *"Strandings and their causes"*. Fairplay Publicatons. Londres, 1985.

- 49 (Institucional) *"Boletín Informativo de Protección Civil"*, nº 7. Secretaría Xeral para a Protección Civil e o Medio Ambiente. Xunta De Galicia. 1997.
- 50 (Institucional) *"List of provisions and general recommendations, directions and notices"*. Swedish National Board of Occupational Safety and Health. Solna (Suecia), 1998.
- 51 (Institucional) *"Commercial fishing fatalities in Alaska"*. National Institute for Occupational Safety and Health. U.S. Department of Health and Human Services. Cincinnati (Estados Unidos), 1998.
- 52 (Institucional) *"Accidentalidade laboral en Galicia, 1996"*. Xunta de Galicia. Santiago de Compostela, 1997.
- 53 (Institucional) *"Maritime safety and rescue in Galicia"*. Consellería de Pesca, Marisqueo e Acuicultura. Xunta de Galicia. Santiago de Compostela, 1994.
- 54 (Institucional) *"Manual de seguridad para pescadores y buques de pesca"*. Grupo Acuario. Sevilla, 1997.
- 55 (Institucional) *"Seguridad y salud en el trabajo"*. Mutua Gallega de Accidentes de Trabajo. La Coruña, 1992.
- 56 (Institucional) *"Guía de servicios"*. Instituto Social de la Marina. Madrid, 1988.
- 57 (Institucional) *"Plan Nacional de Servicios Especiales de Salvamento de la Vida Humana en la Mar y de Lucha contra la Contaminación del Medio Marino: 1994-1997"*. Dirección General de la Marina Mercante. Madrid, 1993.
- 58 (Institucional) *"Plan Nacional de Salvamento Marítimo"*. Dirección General de la Marina Mercante y Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima. Madrid, 1994.
- 59 (Institucional) *"Marina Civil"*, revista de la SASEMAR, nº 47, octubre, noviembre, diciembre de 1997.

- 60 (Institucional) *"La seguridad en las embarcaciones de recreo"*. SASEMAR. Madrid, 1996.
- 61 (Institucional) *"Normas y recomendaciones básicas para la náutica de recreo"*. SASEMAR y DGMM. Madrid, 1997.
- 62 (Institucional) *"Guía práctica para la náutica de recreo"*. SASEMAR y DGMM. Madrid, 1999.
- 63 (Institucional) *"Guía de las operaciones helicóptero-buque"*. Cámara Internacional de Navegación y Centro Nacional de Coordinación del Salvamento. Madrid, 1991.
- 64 López Palacios, E. *"Manual de prevención para trabajadores do sector naval"*. Consellería de Xustiza, Interior e Relacións Laborais. Xunta de Galicia. Santiago de Compostela, 1997
- 65 Aasjord, H. L. *"Accidents in the norwegian fisheries"*. Norwegian Marine Technology Research Institute. Trondheim (Noruega), 1992.
- 66 Marugán Pintos, B. et al. *"Causas y consecuencias de la siniestralidad laboral en la pesca"*, en "Salud y Trabajo", revista del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo, nº 95, 1993
- 67 (Institucional) *"92/93 Centro de Formación Ocupacional Marítima"*. Instituto Social de la Marina. Pontevedra, 1992.
- 68 (Institucional) *"II Coloquio Internacional 'Seguridad y Condiciones de Trabajo a Bordo de los Buques de Pesca': resúmenes"*. Comisión de las Comunidades Europeas; Instituto Social de la Marina; OIT; OMI; FAO. Villagarcía de Arosa, 1992
- 69 (Institucional) *"Code of Safety for Fishermen and Fishing Vessels. Part A Safety and health practice for skippers and crews"*. FAO; ILO; IMO. Londres, 1992.
- 70 (Institucional) *"Code of Safety for Fishermen and Fishing Vessels. Part B: safety and health requirements for the construction and Equipment of fishing vessels"*. FAO; ILO; IMO. Londres, 1992.

- 71 de la Hera, A. *"Plan Galego de Seguridade e Hixiene no Traballo"*. Dirección Xeral de Relacións Laborais, Xunta de Galicia. Santiago de Compostela, 1995.
- 72 Low, A. *"The problem of introducing a threshold value for blood alcohol among watchkeepers on ships"*. En "Actas del Simposium Internacional sobre Alcoholismo y Toxicomanías en la Gente de Mar. ISM. Vigo, 1987.
- 73 (Institucional) *"Normas de trabajo en los buques mercantes"*. Oficina Internacional del Trabajo. Ginebra, 1990.
- 74 (Institucional) *"Código de alarmas e indicadores"*. OMI. Londres, 1993.
- 75 Tasende Souto, J.M. *"El patrón de pesca como formador en seguridad de la Tripulación"* en "Actas del Coloquio Internacional Formación de expertos en salud y seguridad del trabajo: Enfoques y perspectivas". Maguncia (Alemania) 1999.
- 76 Montero Llerandi, J. *"Análisis sociológico de los accidentes laborales. El sector marítimo pesquero"*. Instituto Social de la Marina. Madrid, 1986.
- 77 (Institucional) *"Informes sobre siniestros y sucesos marítimos; procedimientos de notificación armonizados"*. OMI. Londres, 1996.
- 78 Vigier de Torres, A. *"Derecho Marítimo"* (Tercera edición). Secretaría de la Marina Mercante. Madrid, 1977.
- 79 Pérez Cribeiro, A. *"El percebe en Galicia"*. Fundación Caixa Galicia. La Coruña, 1996.

UNIVERSIDADE DA CORUÑA
Servicio de Bibliotecas



1700759606