



## **Consulta pública previa sobre un proyecto de Real Decreto por el que se modifica el Real Decreto 543/2007, de 27 de abril, que determina las normas de seguridad y prevención de la contaminación a cumplir por los buques pesqueros menores de 24 M de eslora (L)**

De conformidad con lo previsto en el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, en relación con el artículo 26 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, y con el objetivo de incrementar la participación de los ciudadanos en el procedimiento de elaboración de las normas, con carácter previo a la elaboración de un proyecto de reglamento se sustanciará una consulta pública, a través del portal web de la Administración competente, en la que se recabará la opinión de los sujetos y de las organizaciones más representativas potencialmente afectados por la futura norma acerca de:

- a) Los problemas que se pretenden solucionar con la iniciativa.
- b) La necesidad y oportunidad de su aprobación.
- c) Los objetivos de la norma.
- d) Las posibles soluciones alternativas regulatorias y no regulatorias.

En cumplimiento de lo anterior y de acuerdo con lo dispuesto en el Acuerdo del Consejo de Ministros de 30 de septiembre de 2016, por el que se dictan instrucciones para habilitar la participación pública en el proceso de elaboración normativa a través de los portales web de los departamentos ministeriales, publicado por la Orden PRE/1590/2016, de 3 de octubre, se plantea la siguiente consulta pública.

Con tal fin, los ciudadanos, organizaciones y asociaciones que así lo consideren conveniente pueden hacer llegar sus observaciones sobre la iniciativa sometida a consulta hasta el día 22 de septiembre de 2017, a través del siguiente buzón de correo electrónico:

[consultapublica.dgmm@fomento.es](mailto:consultapublica.dgmm@fomento.es)

Sólo serán consideradas las respuestas cuyo remitente esté identificado.

Muchas gracias por su colaboración.

Madrid, 09 de agosto de 2017



## 1.- ANTECEDENTES DE LA NORMA

- Artículo 149.1.20 de la Constitución Española
- Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre; en particular los artículos 6 y 263 del texto refundido.
- Real Decreto 543/2007, de 27 de abril, por el que se determinan las normas de seguridad y de prevención de la contaminación a cumplir por los buques pesqueros menores de 24 metros de eslora (L).

## 2.- PROBLEMAS QUE SE PRETENDEN SOLUCIONAR CON LA NUEVA NORMA

El Real Decreto 543/2007, por el que se determinan las normas de seguridad y prevención de la contaminación a cumplir por los buques pesqueros menores de 24 metros de eslora (L), se aprobó para regular todas las cuestiones que, desde una perspectiva técnica y jurídica, afectan a la seguridad marítima y de la vida humana en la mar relacionada con las actividades desarrolladas por los buques pesqueros menores de 24 m de eslora, de manera que se estableciera un marco legal que pudiera aplicarse con carácter general a este tipo de embarcaciones y que aunara la normativa dispersa que regulaba hasta entonces diferentes aspectos parciales relacionados con las inspecciones y la obtención de certificados, las normas de estabilidad o las prescripciones técnicas referidas a su construcción.

Los informes de investigación emitidos por la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (CIAIM) desde 2008, fecha de su creación mediante el Real Decreto 862/2008, de 23 de mayo, han puesto de manifiesto aspectos de la normativa vigente susceptibles de ser mejorados para incrementar la seguridad marítima de los buques pesqueros, y en particular de los menores de 24 m de eslora (L). La CIAIM ha publicado, hasta la fecha, 145 informes de accidentes en los que se han visto involucrados este tipo de buque y ha emitido un total de 268 recomendaciones, 104 de ellas dirigidas a la Dirección General de la Marina Mercante, con el objetivo de incrementar la seguridad de estos buques mediante una mejora de la normativa vigente y una revisión del alcance de los procedimientos de inspección efectuados por esta Administración Marítima.

Del análisis de las conclusiones y recomendaciones formuladas por la CIAIM se han identificado aspectos concretos que, de forma reiterada, están poniendo en peligro la seguridad de los buques y de sus tripulaciones, por lo que es preciso reconsiderar los requerimientos actualmente vigentes.



En concreto, con la nueva norma se pretende:

- incidir en la mejora de la estabilidad de los buques y en aquellos requerimientos estructurales que condicionan su estanqueidad, así como en los procedimientos de estiba de la carga, aspectos todos ellos determinantes en la mayoría de los hundimientos acontecidos en los últimos años.
- reducir el riesgo de un incendio a bordo y minimizar la posibilidad de una rápida propagación, mediante un mejor diseño de los sistemas del buque, una ubicación más idónea de los dispositivos contra incendios que permita su activación en cualquier condición y una actualización de los requerimientos exigibles a los sistemas de detección, extinción y equipos contra incendios.
- disminuir la accidentalidad operacional, revisando para ello las condiciones de trabajo a bordo de los tripulantes y los requerimientos aplicables a los dispositivos de salvamento y protección, tomando ventaja de los cambios tecnológicos registrados que han propiciado el desarrollo de equipos más seguros y eficientes.

Por otro lado, la nueva norma pretende dar respuesta a las dudas planteadas de forma reiterada sobre la aplicación del procedimiento de autocertificación anual, y en concreto sobre los requisitos que debe cumplir el técnico o entidad colaboradora competente, acreditado para cumplimentar la citada certificación, y sobre la idoneidad de quién tiene que firmar la misma. Asimismo, la experiencia adquirida en su implantación aconseja plantear una revisión del ámbito de aplicación de dicho requerimiento.

Por último, la siniestralidad detectada en embarcaciones de pesca de madera, y en particular en aquellas de eslora inferior a seis metros, suscita la necesidad de reconsiderar la idoneidad de los reconocimientos y certificados que actualmente le son de aplicación y valorar la posibilidad de ampliarlos.

### 3.- NECESIDAD Y OPORTUNIDAD DE SU APROBACIÓN

El tiempo transcurrido desde la aprobación del Real Decreto 543/2007, sin que se haya llevado a cabo ninguna actualización de la norma, así como las enseñanzas aprendidas a raíz de la investigación de los accidentes acaecidos en buques pesqueros menores de 24 m. de eslora desde el año 2008 y de las recomendaciones formuladas por la CIAIM, aconsejan abordar con un enfoque actualizado las prescripciones técnicas aplicables a este tipo de buques. La presencia reiterada de ciertas conclusiones, en un gran número de los informes emitidos por la CIAIM, llevan a considerar la conveniencia de implantar medidas que ayuden a prevenir situaciones similares que deriven en un riesgo para la tripulación y en daños para el buque o la pérdida total del mismo.



En cuanto a la oportunidad de la norma, conviene actualizar lo antes posible el marco normativo vigente para incorporar aquellos requisitos técnicos y equipos tecnológicamente más evolucionados, que pueden contribuir a una mejora de la seguridad en un sector como el pesquero, que se ha visto en los últimos años tan castigado por unos elevados índices de siniestralidad.

#### 4.- OBJETIVOS DE LA NORMA

La norma tiene como objetivo principal establecer y modernizar los requerimientos exigibles a los buques pesqueros menores de 24 m de eslora, tanto en lo que afecta a su construcción como a su posterior certificación, incorporando las mejoras que se han venido identificando en el ejercicio de las labores de inspección realizadas por la Administración marítima así como de las conclusiones derivadas de la investigación de accidentes, con el objeto de incrementar los niveles de seguridad. Asimismo, se pretende adecuar la norma a los avances experimentados en los equipos de seguridad, salvamento, contra incendios y navegación que deben llevar a bordo este tipo de buques.

En concreto, y entre otras modificaciones, se revisarán los criterios de estabilidad y la definición de las situaciones de carga y operación de los buques, así como todos los requerimientos técnicos relacionados con la integridad de la estanqueidad, de forma que se reduzca la siniestralidad por inundación y posterior hundimiento del buque.

Asimismo, se introducirán criterios específicos en ciertas reglas relacionadas con la instalación de máquinas, seguridad contra incendios y con los equipos de seguridad y salvamento, que contribuyan a mejorar la seguridad de las tripulaciones y a incrementar sus posibilidades de supervivencia ante accidentes operacionales o incendios a bordo. Para ello, se recogerán las innovaciones producidas en los equipos de seguridad, salvamento, contra incendios o navegación, como resultado de las revisiones periódicas por las Organizaciones Reconocidas de sus reglamentos de construcción y certificación.

Por último, se revisará el ámbito de aplicación de los reconocimientos efectuados por la Administración Marítima y el procedimiento de autocertificación, para actualizarlos de acuerdo a las recomendaciones de la CIAIM e incrementar su utilidad a la hora de garantizar la seguridad de todos los buques pesqueros y embarcaciones de pesca menores de 24 m. a los que el Real Decreto es de aplicación.



## 5.- POSIBLES SOLUCIONES ALTERNATIVAS, REGULATORIAS Y NO REGULATORIAS

Al tratarse de la modificación de un Real Decreto vigente<sup>1</sup> que incluye la revisión de parte de su articulado, sólo se puede hacer mediante una disposición de rango igual o superior, lo que obliga a la tramitación de un nuevo Real Decreto.

No se han planteado alternativas no regulatorias, al tratarse de una modificación de aspectos recogidos en una norma en vigor con rango de Real Decreto que además es la única norma que regula las normas de seguridad y prevención que tienen que cumplir los buques pesqueros menores de 24 m de eslora.

## 6.- INFORMACIÓN AL CIUDADANO

Para que las opiniones de los sujetos y de las organizaciones representativas potencialmente afectadas por la futura norma sean tenidas en cuenta, serán necesarios los datos de identificación y contacto de la persona física o jurídica que las remita. En el proceso de elaboración de la norma no se considerarán, por tanto, sugerencias u observaciones anónimas.

De otro lado, se reitera que tampoco serán tenidas en consideración cuantas sugerencias u observaciones no guarden relación directa con la solución de los problemas y la consecución de los objetivos que la futura norma persigue. El plazo para remitir las opiniones a través del portal web del Ministerio de Fomento finalizará el 22 de septiembre de 2017.

---

<sup>1</sup> Real Decreto 543/2007, de 27 de abril (BOE nº 131, de 1 de junio de 2007)