

**GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR  
EN EL CONGRESO**

**A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS**

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo establecido en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta la siguiente **Proposición no de Ley, relativa a la mejora de la seguridad de los buques pesqueros** para su debate en la **Comisión de Medio Ambiente, Agricultura y Pesca**.

Madrid, 26 de abril de 2010

  
Fdo.: Soraya SÁENZ DE SANTAMARÍA ANTÓN  
PORTAVOZ

Fdo.: Joaquín GARCIA DIEZ  
DIPUTADO

# **GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR**

## **EN EL CONGRESO**

### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

La pérdida de estabilidad ha sido la causa primera de los hundimientos con graves pérdidas de vidas humanas de los buques Enrique el Morico, O´Bahía, Siempre Casina, Nuevo Pilín, Cordero, Nuevo Pepita Aurora y, posiblemente, la del arrastrero " Ficha Segundo".

La pérdida de estabilidad se puede producir por varias causas, como llevar pesos altos, creación de superficies libres, el desalojo de lastres fijos exigibles, etc. En navegación corren riesgos de pérdida de estabilidad por navegación con mar de popa y/o de aleta.

Para mejorar la seguridad de los pesqueros, el Consejo de Ministros de 29 de abril de 2005 logró un acuerdo por el que se establecían actuaciones conjuntas entre el Ministerio de Fomento, el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales y el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación para mejorar la seguridad de los buques pesqueros, que no ha producido los resultados esperados.

A pesar de los accidentes ocurridos en buques pesqueros, y las recomendaciones de la Comisión de Investigación de Siniestros Marítimos (CISM), no se ha hecho lo que se debía en lo referente a la realización de pruebas de estabilidad periódicas, con la periodicidad que los técnicos recomiendan, dado que los buques a lo largo de su vida incorporan pesos, que se convierten en fijos, y en algunos casos se quitan otros pesos que deberían de ser fijos, en referencia a los pesos que componen el lastre fijo del buque que van situados en la quilla. Estos pesos son fundamentales para que el buque esté estabilizado.

Alcanzan también las recomendaciones de CISM a aspectos relacionados con la navegación de popa y de aleta, los riesgos de mantener abiertas durante la navegación puertas de acceso a la habilitación y portillos del casco, etc.

El último pesquero hundido ha sido el Ficha Segundo, y hay que unir a lo expuesto anteriormente, la supuesta falta de titulación pertinente de las personas del Ministerio de Fomento que se encargaron de las revisiones y certificaciones de este buque pesquero.

En algún caso, concluyó la CISM que contribuyó a la pérdida de vidas humanas que las balsas salvavidas no se activaron como teóricamente están programadas.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Popular formula la siguiente

**GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR**  
**EN EL CONGRESO**

**PROPOSICIÓN NO DE LEY**

"El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

Intensificar las inspecciones operativas a los pesqueros en puerto dirigidas a:

1. Comprobar que los pesos y su disposición a bordo están conformes con lo requerido en el Acta de Estabilidad.
2. Comprobar el trincaje de las balsas salvavidas, especialmente que su zafa no queda impedida por su disposición a bordo.
3. Realizar pruebas de flotabilidad con el conjunto contenedor y balsa lleno de agua. En caso de que de esta manera el conjunto no flotara, incrementar su flotabilidad hasta que el empuje del conjunto supere en, al menos, el 10% su peso.
4. Reducir hasta 2 metros la altura de la columna de agua necesaria para que actúe la zafa hidrostática.
5. Reducir la longitud de la boza del enlace débil a una longitud equivalente a la distancia entre la balsa y el doble fondo del buque o la parte alta de la quilla.
6. Comprobar que los desagües de cubierta están operativos plenamente y que no existen impedimentos para la evacuación del agua. Comprobar que tales desagües se corresponden con los aprobados.
7. Comprobar que las embarcaciones satisfacen las exigencias de asignación de francobordo, y en especial con las aberturas en cubierta y en los costados.
8. Exigir que cualquier abertura en los costados por encima de la cubierta de francobordo lleve, al menos, dos mecanismos de cierre.
9. Realizar ensayos de estabilidad en el Canal de Experiencias de El Pardo que determinen la capacidad de adrizamiento de las embarcaciones en condiciones de mar y de carga que, previsiblemente, se puedan dar.
10. Comprobar que existen diagramas polares en las embarcaciones, y que están dispuestos en lugares accesibles a la tripulación.
11. Comprobar que todos los certificados obligatorios a bordo están firmados por funcionarios con titulación adecuada.
12. Comprobar que existe adenda al Libro de Estabilidad de fácil comprensión, y que cada tripulante dispone de un ejemplar.
13. Comprobar que las tripulaciones disponen de las autorizaciones, cursos obligatorios y alta en la Seguridad Social que corresponda.

**CRA. DE SAN JERÓNIMO, 40 - 2º - 28071 - MADRID**

**TELF. 91 390 60 00 - EXTS. 6667, 6668, 6697, 6679 - FAX: 91 390 58 84**