

I. DISPOSICIONES GENERALES

MINISTERIO DE FOMENTO

10133 *Real Decreto 800/2011, de 10 de junio, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes marítimos y la Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos.*

La Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos se halla regulada por el Real Decreto 862/2008, de 23 de mayo, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes marítimos y la Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos.

La Directiva 2009/18/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, por la que se establecen los principios fundamentales que rigen la investigación de accidentes en el sector del transporte marítimo y se modifican las Directivas 1999/35/CE del Consejo, de 29 de abril de 1999, sobre un régimen de reconocimientos obligatorio para garantizar la seguridad en la explotación de servicios regulares de transbordadores de carga rodada y naves de pasaje de gran velocidad y 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2002, relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico mar, introduce una serie de cambios, en particular, referentes a la independencia de la Comisión y a la colaboración y asistencia mutua entre Estados miembros en las actividades de investigación, que suponen una importante modificación del régimen jurídico de la Comisión.

A fin de proceder a una adecuada transposición de la norma comunitaria, ésta se hace a través de dos instrumentos normativos, uno de rango formal de ley, incluyendo preceptos de la Directiva en la Ley 33/2010, de 5 de agosto, de modificación de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general.

Los demás aspectos de la Directiva se transponen en este real decreto que pretende dotar de más agilidad a la Comisión y mayor rigor en su funcionamiento, toda vez que la entrada en vigor de la regla 6 del Capítulo XI-1 del anexo del Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS, 1974/1978) ha provocado un cambio importante en cuanto a que lo que era una mera recomendación ha pasado a ser de obligado cumplimiento, y en consecuencia, cada Administración investigará los siniestros y sucesos marítimos de conformidad con lo dispuesto en el citado Convenio y en las disposiciones complementarias del Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos (Código de Investigación de Siniestros), adoptado mediante la resolución MSC.255(84), adoptada el 16 de mayo de 2008, del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional.

Por otra parte, se incluye en el ámbito de aplicación de este real decreto la investigación de los buques de pesca con eslora inferior a quince metros. Esta inclusión, no prevista por la Directiva, pero tampoco prohibida por cuanto no es una Directiva armonizadora, se justifica por la gran incidencia de accidentes en buques del sector pesquero, los cuales están siendo objeto de investigación de acuerdo con la normativa en vigor. En consecuencia, no parece razonable excluir a este sector del ámbito de aplicación del real decreto por cuanto se estaría descuidando la seguridad de un sector importante de nuestra flota pesquera, conculcando de ese modo el objetivo fundamental que se persigue con esta norma.

En la tramitación de este real decreto se ha dado audiencia a los agentes sociales tales como el Colegio Oficial de Ingenieros Navales y Oceánicos (COIN) y el Colegio Oficial de la Marina Mercante (COMME).

En su virtud, a propuesta del Ministro de Fomento, con la aprobación previa del Ministro de Política Territorial y Administración Pública, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 10 de junio de 2011,

DISPONGO:

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto y finalidad.*

1. El objeto del presente real decreto es mejorar la seguridad marítima y la prevención de la contaminación por los buques para reducir con ello el riesgo de accidentes marítimos futuros:

- a) Facilitando la realización diligente de investigaciones de seguridad marítima y el correcto análisis de los accidentes e incidentes marítimos a fin de determinar sus causas, y
- b) Garantizando la elaboración de informes precisos acerca de las investigaciones de seguridad marítima, así como de propuestas de medidas correctivas.

Asimismo, es objeto de este real decreto establecer la composición y las reglas de funcionamiento de la Comisión Permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos.

2. Las investigaciones que se lleven a cabo en virtud del presente real decreto no perseguirán la determinación de responsabilidad, ni la atribución de culpa. No obstante, la Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos informará acerca de las causas del accidente o incidente marítimo aunque de sus resultados pueda inferirse determinada culpa o responsabilidad de personas físicas o jurídicas.

Artículo 2. *Ámbito de aplicación.*

1. El presente real decreto se aplicará a la investigación técnica de los accidentes e incidentes marítimos que:

- a) Afecten a buques civiles que enarboleden el pabellón español;
- b) Afecten a buques civiles extranjeros y se produzcan en el mar territorial o las aguas interiores de España, tal como las define la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, o
- c) Ocurran fuera del mar territorial español y España tenga intereses de consideración.

2. El presente real decreto no se aplicará a los accidentes e incidentes marítimos que sólo afecten a:

- a) Buques de guerra o destinados al transporte de tropas, u otros buques pertenecientes a un Estado miembro o explotados por él y utilizados exclusivamente con fines gubernamentales no comerciales;
- b) Buques carentes de propulsión mecánica, buques de madera y construcción primitiva, así como yates y naves de recreo que no se utilicen para el comercio, a menos que estén o vayan a estar tripulados y lleven o vayan a llevar más de 12 pasajeros con fines comerciales;
- c) Buques de navegación interior utilizados en vías navegables interiores;
- d) Plataformas fijas de perforación o exploración mar adentro.

Artículo 3. *Definiciones.*

A los efectos del presente real decreto se entenderá por:

1. «Código OMI para la investigación de siniestros e incidentes marítimos»: el Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos

de seguridad marítima de siniestros e incidentes marítimos adoptado mediante la resolución MSC.255(84), adoptada el 16 de mayo de 2008, del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional, en su versión actualizada.

2 Los términos que se enumeran a continuación se entenderán de conformidad con las definiciones que figuran en el Código OMI para la investigación de siniestros e incidentes marítimos:

a) «Accidente marítimo»; acaecimiento, o serie de acaecimientos, directamente relacionado con la explotación de un buque que ha dado lugar a cualquiera de las situaciones que seguidamente se enumeran:

- i. La muerte o lesiones graves de una persona;
- ii. La pérdida de una persona que estuviera a bordo;
- iii. La pérdida, presunta pérdida o abandono de un buque;
- iv. Daños materiales graves sufridos por un buque;
- v. La varada o avería importante de un buque, o el hecho de que se vea envuelto en un abordaje;
- vi. Daños materiales causados en la infraestructura marítima ajena al buque que representen una amenaza grave para la seguridad del buque, de otro buque, o de una persona;
- vii. Daños graves al medio ambiente, o la posibilidad de que se produzcan daños graves para el medio ambiente, como resultado de los daños sufridos por un buque o buques.

No obstante, no se considerarán accidentes marítimos los actos u omisiones intencionales cuya finalidad sea poner en peligro la seguridad de un buque, de una persona, o el medio ambiente.

b) «accidente muy grave»; un accidente marítimo que entraña la pérdida total de un buque, la pérdida de vidas humanas o daños graves para el medio ambiente;

c) «incidente marítimo»: un acaecimiento, o serie de acaecimientos, distinto de un accidente marítimo, que haya ocurrido habiendo una relación directa con las operaciones de un buque, que haya puesto en peligro o que, de no ser corregido, pondría en peligro la seguridad del buque, la de sus ocupantes o la de cualquier otra persona, o la del medio ambiente;

d) «investigación sobre seguridad marítima»: investigación o proceso en relación con un accidente o incidente marítimo realizada con el objetivo de evitar, en el futuro, accidentes e incidentes marítimos. Esta investigación incluye la recogida y el análisis de pruebas, la determinación de los factores causales y la formulación de las recomendaciones de seguridad que sean necesarias;

e) «Estado investigador principal»: el Estado de abanderamiento o, donde proceda, el Estado o Estados que acuerdan mutuamente responsabilizarse de la realización de la investigación sobre seguridad marítima, de conformidad con el Código OMI para la investigación de accidentes e incidentes marítimos.

f) «Estado con intereses de consideración»: un Estado en el concurran una o varias de las siguientes circunstancias:

- i. Que es el Estado de abanderamiento de un buque involucrado en un accidente o incidente marítimo; o
- ii. Que es el Estado ribereño involucrado en un accidente o incidente marítimo; o
- iii. Cuyo medio ambiente ha resultado dañado de forma importante o significativa por un accidente marítimo (incluido el medio ambiente de su territorio y sus aguas así reconocidos de conformidad con el derecho internacional); o
- iv. En el que las consecuencias de un accidente o incidente marítimo hayan causado o supuesto una amenaza de graves daños, incluidas las islas artificiales, instalaciones o estructuras sobre las que dicho Estado tiene derecho a ejercer jurisdicción; o
- v. En el que, como resultado de un accidente marítimo, los nacionales del mismo hayan perdido la vida o sufrido lesiones graves; o

vi. Que disponga de información importante que el Estado o Estados responsables de la investigación consideren de utilidad para la investigación; o

vii. Que por algún otro motivo haga valer un interés que el Estado o Estados responsables de la investigación consideren importante.

3. «Accidente grave»: se entenderán de conformidad con las definiciones actualizadas que figuran en la Circular MSC-MEPC.3/Circ.3, de 18 de diciembre de 2008, del Comité de Seguridad Marítima y del Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional.

4. «Causas»: acciones, omisiones, eventos o condiciones existentes o preexistentes o una combinación de todo ello, que conduce al accidente o incidente.

5. «Investigador jefe»: la persona responsable, en razón de su experiencia y cualificaciones profesionales, de la coordinación y designación de los investigadores encargados y demás personal en todas las investigaciones.

6. «Investigador encargado»: la persona responsable, en razón de sus cualificaciones profesionales, de la organización, realización y control de una investigación.

7. «Investigador de campo»: la persona con suficientes cualificaciones profesionales que participará en las investigaciones bajo la dirección de un investigador encargado.

8. «Comisión» o «Comisión Permanente»: La Comisión Permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos a la que se refieren los artículos 5 y siguientes, que se constituye como órgano investigador del Estado.

9. «Lesiones graves»: las que sufre una persona en un accidente marítimo y que dan como resultado una incapacidad de más de setenta y dos horas dentro de los siete días siguientes a la fecha en que se produjeron las lesiones.

10. «Representante acreditado»: personal designado por un Estado, en razón de sus cualificaciones profesionales, para los fines de participar en una investigación efectuada por otro Estado.

11. «Directrices de la OMI sobre el trato justo de la tripulación en caso de accidente marítimo»: se entenderán las Directrices anejas a la Resolución LEG. 3(91) del Comité Jurídico de la Organización Marítima Internacional de 27 de abril de 2006 y aprobadas por el Consejo de administración de la Organización Internacional del Trabajo en su 296.ª sesión, de los días 12 al 16 de junio de 2006;

12. «Transbordador de carga rodada» y «nave de pasaje de gran velocidad»: se entenderán de conformidad con lo definido en el artículo 2 de la Directiva 1999/35/CE; del Consejo, de 29 de abril de 1999, sobre un régimen de reconocimientos obligatorio para garantizar la seguridad en la explotación de servicios regulares de transbordadores de carga rodada y naves de pasaje de gran velocidad.

13. «Registrador de datos de la travesía (en lo sucesivo, «el RDT»)»: se entenderá de conformidad con lo definido en las Resoluciones A.861(20), aprobada el 27 de noviembre de 1997, de la Asamblea de la Organización Marítima Internacional y MSC.163(78), aprobada el 17 de mayo de 2004, del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional;

14. «Recomendación sobre seguridad»: se entenderá cualquier propuesta, también con fines de registro y control, que formule:

a) La Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos, basándose en la información obtenida en dicha investigación; o, en su caso;

b) La Comisión de la Unión Europea, basándose en un análisis resumido de los datos y en los resultados de las investigaciones de seguridad marítima realizadas.

15. «Estado ribereño»: Estado que ejerce la soberanía en el Mar Territorial.

16. «Estado de abanderamiento»: Estado cuyo pabellón enarbola o tenga derecho a enarbolar un buque.

17. «CNUDM o CONVEMAR»: la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del mar, Montego Bay, Jamaica, 1982.

18. «SOLAS»: el Convenio Internacional sobre la Seguridad de la vida humana en el mar, Londres 1974 en su forma enmendada.

Artículo 4. *Obligación de investigar.*

1. La Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos llevará a cabo una investigación de seguridad marítima cuando se produzcan accidentes marítimos muy graves que:

a) Afecten a buques que enarbolen pabellón español, con independencia de la localización del accidente;

b) Se produzcan en el mar territorial o las aguas interiores españolas, tal como las define la CNUDM o CONVEMAR, con independencia del pabellón que enarbolen los buques que se vean implicados en el siniestro, o

c) Afecten a intereses de consideración de España, con independencia de la localización del siniestro y del pabellón que enarbolen los buques que se vean implicados.

2. Además, en el caso de accidentes graves, la Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos llevará a cabo una evaluación previa para decidir si procede o no realizar una investigación de seguridad marítima. Cuando la Comisión permanente de investigación decida que no procede realizar una investigación de seguridad marítima, las razones de dicha decisión se registrarán y notificarán a la Comisión Europea ajustándose al modelo que figura en el anexo II.

En el caso de otro tipo de accidente o incidente marítimo, la Comisión permanente decidirá si procede o no realizar una investigación de seguridad marítima.

En las decisiones mencionadas en los párrafos primero y segundo, la Comisión permanente tendrá en cuenta la gravedad del accidente o incidente marítimo, el tipo de buque y de carga implicados y la posibilidad de prevenir futuros accidentes e incidentes de los resultados de la investigación de seguridad marítima.

3. La Comisión permanente llevará a cabo una investigación de seguridad marítima cuando un transbordador de carga rodada o una nave de pasaje de gran velocidad se vean implicados en un accidente o incidente marítimo, y éste ocurra en el mar territorial o aguas interiores españolas, tal como las define la CNUDM o CONVEMAR, o, cuando este se produzca en otras aguas, siendo España el último Estado visitado por el buque. La Comisión permanente será responsable de la investigación de seguridad marítima y la coordinación con otros Estados con intereses de consideración hasta que se disponga de mutuo acuerdo cuál será el Estado investigador principal.

4. Cuando lleve a cabo investigaciones de seguridad marítima, la Comisión permanente seguirá la metodología común para investigar los accidentes o incidentes marítimos, desarrollada en aplicación del artículo 2, letra e), del Reglamento (CE) número 1406/2002, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2002, por el que se crea la Agencia Europea de Seguridad Marítima.

Los investigadores podrán apartarse de dicha metodología en un caso específico, cuando sea justificadamente necesario, según su criterio profesional, y si es preciso para lograr los fines de la investigación.

5. Toda investigación de seguridad marítima deberá iniciarse lo antes posible después de que se produzca un accidente o incidente marítimo y, en cualquier caso, en un plazo no superior a dos meses a partir del accidente o incidente.

6. En ningún caso la investigación tendrá como objetivo la determinación de culpa o responsabilidad alguna.

CAPÍTULO II

La Comisión Permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos

Artículo 5. *Naturaleza y funciones.*

1. La Comisión Permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos es un órgano colegiado adscrito a la Secretaría General de Transportes del Ministerio de Fomento, con competencia para la investigación de las causas técnicas de los accidentes e incidentes marítimos.

2. La Comisión goza de plena independencia funcional respecto de las autoridades marítima, portuaria, de costas o de cualquier otra cuyos intereses pudieran entrar en conflicto con la función que se le haya confiado.

3. Corresponden a la Comisión las siguientes funciones:

a) Realizar las investigaciones e informes técnicos de todos los accidentes marítimos muy graves, para determinar las causas técnicas que los produjeron y formular recomendaciones al objeto de tomar las medidas necesarias para evitarlos en el futuro.

b) Realizar la investigación técnica de los accidentes graves y de los incidentes marítimos cuando se puedan obtener enseñanzas para la seguridad marítima y prevención de la contaminación marina procedente de buques, y elaborar informes técnicos y recomendaciones sobre los mismos.

Artículo 6. *Composición.*

1. Los órganos de la Comisión Permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos son el Pleno y la Secretaría.

2. El Pleno está compuesto por los miembros siguientes:

a) El Presidente, nombrado por el Ministro de Fomento entre personas de reconocido prestigio y acreditada cualificación profesional en los sectores marítimo o naval.

b) Seis vocales designados por el titular del Ministerio de Fomento, una vez escuchadas las propuestas de los organismos y asociaciones profesionales del sector, entre personas de reconocido prestigio y competencia profesional en el sector marítimo en las especialidades de la marina mercante, la ingeniería naval, las actividades náutico-pesqueras, el medio marino, las infraestructuras relacionadas con el medio marino, la meteorología, la docencia y la investigación o cualquier conexas con las anteriores, valorándose especialmente su independencia, objetividad de criterio y la solvencia demostrada en el desempeño de cargos de responsabilidad en empresas públicas o privadas del sector.

c) El Secretario: nombrado por el Ministro de Fomento, entre funcionarios del grupo A1 con experiencia profesional suficiente en el ámbito marítimo o naval. Participará en las deliberaciones del Pleno de la Comisión con voz y sin voto.

3. Bajo la dependencia del Secretario e integrados en la Secretaría de la Comisión, actuarán los investigadores y el personal administrativo y técnico preciso para el cumplimiento de los fines de aquélla.

4. El mandato del Presidente de la Comisión será de seis años, pudiendo ser reelegido por una sola vez. Los vocales de la Comisión se renovarán por mitades cada tres años. En la normas de funcionamiento de la Comisión se establecerán los criterios por los que se regirá el orden de renovación de los vocales.

5. El Presidente y los vocales de la Comisión cesarán en su cargo por renuncia aceptada por el Ministro de Fomento, expiración del término de su mandato o por separación, acordada por el Ministro de Fomento, fundada en la incapacidad permanente para el ejercicio de sus funciones, grave incumplimiento de sus obligaciones o condena por delito doloso.

6. La composición del Pleno de la Comisión Permanente se ajustará, en lo posible, al principio de paridad entre hombre y mujer.

7. El pleno de la Comisión, en su sesión constituyente y a propuesta del presidente, designará de entre los vocales un vicepresidente.

Artículo 7. *Funcionamiento.*

1. Las decisiones del Pleno de la Comisión Permanente se adoptarán por mayoría simple y, en caso de empate, decidirá el voto de calidad del Presidente.

2. El Pleno de la Comisión se reunirá al menos dos veces al año, así como cuando lo convoque el Presidente, a iniciativa propia o a propuesta de, al menos, tres de los vocales.

3. Al Pleno de la Comisión le corresponde aprobar los informes y recomendaciones elaborados al finalizar una investigación técnica.

4. Corresponde igualmente al Pleno de la Comisión la calificación definitiva de los accidentes e incidentes marítimos. En caso necesario, ordenará al Secretario la realización de trabajos de investigación adicionales a fin de determinar con más precisión las causas de los accidentes e incidentes.

5. Los trabajos realizados y los documentos que utilice la Comisión tendrán carácter reservado, sin perjuicio de las obligaciones de información que, en su caso, pudieran derivarse de la actuación de la autoridad judicial competente. Con la misma salvedad, los miembros de la Comisión deberán comprometerse expresamente a mantener dicha confidencialidad respecto de la información y de los datos a los que tuvieran acceso durante el ejercicio de su función.

6. Los informes originales aprobados, con sus anexos se entregarán al Secretario General de Transportes de acuerdo con la normativa vigente. Una copia de las conclusiones y recomendaciones que contengan dichos informes se entregará al Director General de la Marina Mercante, quien adoptará, en su caso, las medidas pertinentes encaminadas a evitar accidentes análogos en el futuro. En todo caso, una copia del informe completo, con sus anexos, quedará bajo la custodia de la Comisión.

Asimismo, la Comisión hará públicos los hechos probados y las conclusiones habidas en los informes de las investigaciones de seguridad marítima, que se publicarán conforme a lo dispuesto en el artículo 17.

7. La Comisión Permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos se regirá por lo dispuesto en este real decreto y en el capítulo II del título II de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen jurídico de las administraciones públicas y del procedimiento administrativo común.

Artículo 8. *El Presidente.*

1. Corresponden al Presidente las siguientes funciones:

- a) Presidir y dirigir las sesiones del Pleno de la Comisión.
- b) Convocar las reuniones del Pleno de la Comisión y fijar el orden del día.
- c) Velar para que los acuerdos de la Comisión se lleven a cabo.
- d) Representar a la Comisión ante cualquier organismo nacional o internacional.

2. El Vicepresidente sustituirá al Presidente, en los casos de vacante, ausencia, enfermedad, u otra causa legal.

Artículo 9. *El Secretario.*

El Secretario de la Comisión ejercerá las siguientes atribuciones:

a) La calificación inicial de un siniestro como accidente muy grave, accidente grave o incidente marítimo.

b) La función de Investigador jefe, que conlleva la dirección y coordinación de los equipos de investigación, así como la autorización para la incorporación a los equipos de investigación de representantes acreditados de otros Estados o la desestimación, mediante resolución motivada, de las solicitudes de otros Estados para la inclusión en el equipo de investigación de representantes acreditados.

- c) Velar para que la investigación se lleve a cabo de acuerdo con lo establecido en este real decreto.
- d) Designar asesores técnicos especialistas y aprobar la realización de trabajos técnicos.
- e) Elevar al Pleno de la Comisión los informes técnicos de las investigaciones efectuadas.
- f) Designar a los investigadores de campo que formarán el equipo de investigación y al investigador encargado, que estará al frente del equipo de investigación.
- g) Remitir los informes y recomendaciones aprobados por el Pleno y, en los casos en que éste así lo disponga, ante los distintos organismos e instituciones nacionales e internacionales, fundamentalmente a la OMI, a la Unión Europea, a la Agencia Europea de Seguridad Marítima y a los Estados afectados.
- h) Coordinar las actuaciones administrativas que correspondan a la Secretaría y la dirección de todo el personal.
- i) Recabar de las administraciones y entidades públicas y privadas cuanta información y estudios específicos precise para las investigaciones.
- j) Recabar la información que resulte necesaria de los organismos internacionales, en especial de la OMI y de la Unión Europea, y de las sociedades de clasificación de buques.
- k) Coordinar la investigación de los accidentes e incidentes marítimos con los Estados con intereses de consideración, previa autorización del Pleno.
- l) Realizar cuantas funciones inherentes a la secretaría de un órgano colegiado.

Artículo 10. *El investigador encargado.*

1. El investigador encargado será el investigador de campo designado por el Secretario y ostentará la representación de la Comisión en el curso de la investigación. Las autoridades y sus agentes deberán prestarle la ayuda que fuere necesaria.
2. El investigador encargado coordinará y supervisará los trabajos de los investigadores de campo del accidente o incidente marítimo.
3. El investigador encargado podrá proponer al Secretario la designación de asesores técnicos especialistas y la realización de estudios técnicos, cuando lo considere necesario, atendiendo a las circunstancias del accidente investigado.

Artículo 11. *El equipo de investigación.*

1. El equipo de investigación lo constituirán el investigador encargado y los investigadores de campo asignados a cada investigación. Los representantes acreditados de otros Estados con intereses de consideración, en su caso, se integrarán en el equipo de investigación con el resto de los investigadores de campo.
En función de las particularidades propias de cada accidente sujeto a investigación, podrán incorporarse al equipo de investigación asesores técnicos especialistas procedentes tanto del sector público como del privado.
2. Los trabajos de la investigación tendrán carácter reservado, sin perjuicio de las obligaciones de información que, en su caso, pudieran eventualmente derivarse de la actuación de la autoridad judicial competente.
Los miembros del equipo de investigación y, en su caso, los asesores técnicos designados y los representantes acreditados de otros Estados con intereses de consideración, deberán de prestar su consentimiento expreso de preservar la confidencialidad de la información y de los datos a los que tuvieran acceso durante el ejercicio de su función.

Artículo 12. *Los investigadores de campo.*

1. Los investigadores de campo deberán ser funcionarios de carrera de la Administración General del Estado, pertenecientes a los grupos A1 o A2, y estar en posesión de alguno de los títulos profesionales o académicos que se relacionan a continuación:
 - a) Capitán de la Marina Mercante, Jefe de Máquinas, Oficial Radioelectrónico de primera clase, Piloto de primera o segunda clase de la Marina Mercante, Oficial de Máquina de primera o segunda clase de la Marina Mercante, Oficial Radioelectrónico de segunda clase o Capitán de Pesca.

b) Título de Ingeniero Naval y Oceánico, Licenciado en Náutica y Transporte Marítimo, en Máquinas Navales, en Radioelectrónica Naval, Diplomado en Náutica y Transporte Marítimo, en Máquinas Navales, en Radioelectrónica Naval, Ingeniero Técnico Naval o cualquier otro título de Grado o Máster que habilite para el ejercicio de las profesiones reguladas en los ámbitos citados, así como cualquier otro título de Grado que, no siendo habilitante para el ejercicio de tales profesiones incluya las competencias que se consideren necesarias por parte por parte de la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos.

2. Además de los requisitos establecidos en el apartado anterior, los investigadores de campo deberán acreditar la superación de un curso de especialidad en Investigación de Accidentes, que tendrán que actualizar, a la luz de los avances técnicos, cada cinco años.

3. Los investigadores de campo deberán portar un documento personal, de acuerdo con el modelo recogido en el anexo III, acreditativo de su condición, expedido por la Secretaría General de Transportes, que indique que el investigador está capacitado para realizar la investigación de accidentes e incidentes marítimos. Este documento deberá ser exhibido a requerimiento de los interesados.

4. En el ejercicio de sus funciones, los investigadores de campo observarán el debido respeto y consideración a los interesados y adoptarán las medidas necesarias para la protección de la intimidad de las personas.

Los investigadores de campo realizarán sus funciones de forma que no se dificulte, más allá de lo necesario, el buen funcionamiento de los buques y actividades investigadas.

5. Los investigadores de campo estarán integrados en los equipos de investigación, bajo la dirección del investigador encargado. Con el fin de realizar la investigación de la manera más completa, tendrán, en los términos y con los límites establecidos en las normas y en los tratados internacionales, las siguientes atribuciones:

a) Podrán tomar declaración al capitán y demás tripulantes y a los testigos en ausencia de cualquier persona cuyos intereses puedan comprometer, en opinión de los investigadores, la investigación. No obstante lo anterior la obtención de los testimonios de la gente de mar se hará cumpliendo con lo previsto en el Capítulo 12, Parte II del Código OMI para la investigación de siniestros e incidentes marítimos.

b) Podrán acceder libremente a la documentación que esté en posesión de la Administración y que tenga o pueda tener relación con la investigación.

c) Podrán acceder libremente a cualquier parte del buque o de sus restos lo cual incluye carga, equipos u objetos a la deriva, así como a sus planos, certificados, y a cualquier documentación relativa a la composición, formación y titulación de tripulaciones, condiciones meteorológicas y estado del mar, entre otros.

d) Cuando exista y pueda ser recuperado, podrán acceder al sistema registrador de datos de la travesía (RDT) instalado en el buque.

e) Podrán recabar y realizar copias de la documentación, así como de los datos que figuren en los sistemas RDT, que esté en posesión de la autoridad del Estado de bandera del buque, del naviero, del propietario del buque y del constructor, del astillero o de la sociedad de clasificación, que sea necesaria para determinar las causas del accidente o incidente marítimo.

CAPÍTULO III

Procedimiento

Artículo 13. *Obligación de notificación y de comunicación de los accidentes e incidentes marítimos.*

1. Tendrán la obligación de notificar a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR) los accidentes e incidentes marítimos a que se refiere el artículo 2, las autoridades portuarias, responsables de instalaciones marítimas, así como los navieros y capitanes de buques, cualquiera que fuera el pabellón que enarboles, de los que tuvieran conocimiento producidos en o por buques civiles en aguas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

Sin perjuicio de lo anterior, los navieros y capitanes de buques que enarbolan pabellón español deberán de notificar, con independencia de la localización, el accidente o incidente marítimo sufrido por sus buques.

La obligación de notificación establecida en los párrafos anteriores no sustituye al deber de informar a las autoridades marítimas el acaecimiento de accidentes e incidentes marítimos que pudiera recaer, en virtud de cualquier otra normativa vigente, en los navieros, propietarios y capitanes de buques.

2. Las notificaciones serán remitidas por cualquier medio en el que quede constancia y siempre dentro de las veinticuatro horas siguientes al momento del accidente o incidente, al telefax 91 526 14 40 o a cualquiera de las siguientes direcciones de correo electrónico: cncs@sasemar.es; cncs1@sasemar.es, y abarcará el máximo posible de pormenores disponibles en esos momentos, entre otros:

- a) Nombre del buque y Estado de abanderamiento.
- b) Número OMI.
- c) Naturaleza del accidente o incidente marítimo.
- d) Lugar en que ocurrió.
- e) Fecha y hora en que ocurrió el accidente o incidente marítimo.
- f) Número de personas muertas o gravemente heridas.
- g) Consecuencia del accidente o incidente marítimo para las personas, bienes y medio ambiente.
- h) Identificación de cualquier otro buque involucrado.

3. SASEMAR y en su caso la Dirección General de la Marina Mercante, de inmediato y por vía telemática, comunicará a la Comisión Permanente, todos los accidentes e incidentes marítimos sujetos al ámbito de aplicación de este real decreto de los que tuviese conocimiento, bien directamente o a través de otras Administraciones públicas o como resultado del deber de informar a las autoridades marítimas que recae, en virtud de la normativa vigente, en los navieros, propietarios y capitanes de buques.

Artículo 14. *Cooperación.*

1. La Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos colaborará y prestará la asistencia que le sea requerida en las investigaciones de seguridad marítima que lleven a cabo otros Estados miembros de la Unión Europea. Cuando fuera necesario se coordinarán las actividades de sus organismos de investigación respectivos, en la medida en que sea preciso.

2. Cuando en las investigaciones de seguridad marítima participen otro Estados miembros, la Comisión permanente cooperará, consecuentemente, para ponerse rápidamente de acuerdo sobre quién asumirá la función de investigador principal. Hará todo lo posible para concertar los procedimientos de investigación. En el marco de estas concertaciones, otros Estados miembros con intereses de consideración tendrán los mismos derechos e igual acceso a los testimonios y pruebas que el Estado miembro que lleve a cabo la investigación de seguridad marítima. También tendrán derecho a que su punto de vista sea tomado en consideración por el Estado miembro que asume la función de investigador principal.

3. La realización de investigaciones de seguridad marítima paralelas respecto del mismo accidente o incidente marítimo se limitará estrictamente a casos excepcionales. En tales casos, la Comisión permanente notificará a la Comisión Europea las razones para la realización de dichas investigaciones paralelas. La Comisión permanente y los Estados miembros que lleven a cabo investigaciones de seguridad marítima paralelas cooperarán entre ellos. Concretamente, los organismos de investigación implicados intercambiarán toda información pertinente que recaben en el curso de sus respectivas investigaciones, en particular con vistas a llegar, en la medida de lo posible a unas conclusiones compartidas.

4. La Comisión permanente cuando actúe como Estado miembro investigador principal determinará, en colaboración con los organismos equivalentes de los demás Estados con intereses de consideración, el alcance y las modalidades prácticas de la investigación de seguridad marítima, obrando de la manera que estime más adecuada para la consecución de los objetivos del presente real decreto y al objeto de prevenir futuros accidentes e incidentes marítimos.

5. Asimismo, previo acuerdo del pleno de la Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos se podrá delegar en otro Estado miembro de la Unión Europea la función de investigador principal, mediante acuerdo mutuo de ambos Estados.

6. La Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos establecerá, en estrecha colaboración con la Comisión Europea, un marco de colaboración permanente para colaborar entre sí, en la medida en que sea preciso para la consecución del objetivo del presente real decreto. Dentro del marco de colaboración permanente, se acordará, en particular, las mejores modalidades de colaboración con objeto de:

a) Permitir a los órganos de investigación que compartan tanto las instalaciones, los dispositivos y los equipos destinados a la investigación técnica de los restos de naufragio, como los equipos de los buques y otros objetos pertinentes para la investigación de seguridad, lo cual incluye la extracción y evaluación de la información procedente de los RDT y de otros dispositivos electrónicos;

b) Prestarse mutuamente la colaboración o los conocimientos técnicos necesarios para acometer tareas concretas;

c) Obtener y compartir la información pertinente para analizar los datos relativos a los siniestros y para elaborar las recomendaciones oportunas en materia de seguridad a escala comunitaria;

d) Elaborar principios comunes para el seguimiento de las recomendaciones de seguridad y para la adaptación de los métodos de investigación al progreso técnico y científico;

e) Gestionar adecuadamente las alertas rápidas contempladas en el artículo 19;

f) Establecer normas de confidencialidad, de conformidad con lo previsto en la disposición adicional vigésimo sexta de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, para intercambiar, respetando las normas nacionales, los testimonios de los testigos y el procesamiento de datos y de otros documentos, incluidos los que se refieren a terceros países;

g) Organizar, cuando proceda, actividades de formación destinadas a los investigadores;

h) Fomentar la colaboración con los organismos de investigación de terceros países y con las organizaciones internacionales dedicadas a la investigación de accidentes marítimos, en los ámbitos regulados por la presente Directiva;

i) Facilitar a los organismos de investigación que lleven a cabo una investigación de seguridad toda la información pertinente.

Artículo 15. *Costes.*

1. Cuando en las investigaciones de seguridad marítima participen dos o más Estados miembros de la Unión Europea, las actividades respectivas serán gratuitas.

2. Cuando sea necesaria la asistencia de un Estado miembro de la Unión Europea que no participa en la investigación de seguridad marítima, los Estados miembros se pondrán de acuerdo sobre el reembolso de los gastos ocasionados por la investigación.

Artículo 16. *Colaboración con terceros países con intereses de consideración.*

1. En las investigaciones de seguridad marítima, la Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos colaborará en la medida de lo posible con los terceros países con intereses de consideración.

2. Se permitirá que los terceros países con intereses de consideración participen en cualquier momento, de común acuerdo, en una investigación de seguridad marítima que lleve a cabo la Comisión permanente.

3. Toda colaboración de la Comisión permanente en una investigación de seguridad marítima que lleve a cabo un tercer país con intereses de consideración se entenderá sin perjuicio de los requisitos en materia de investigación de seguridad marítima y de elaboración de informes que establece la Directiva 2009/18/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, por la que se establecen los principios fundamentales que rigen la investigación de accidentes en el sector del transporte marítimo y se modifican las Directivas 1999/35/CE del Consejo, de 29 de abril de 1999, y 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2002. Cuando un tercer país con intereses de consideración asuma la función de investigador principal en una investigación de seguridad marítima en la que participe la Comisión permanente, ésta podrá decidir no efectuar una investigación de seguridad marítima paralela, siempre que la investigación de seguridad marítima dirigida por el tercer país se lleve a cabo de conformidad con el Código OMI para la investigación de accidentes e incidentes marítimos.

Artículo 17. De los informes sobre accidentes e incidentes marítimos.

1. Toda investigación de seguridad marítima que se lleve a cabo con arreglo al presente real decreto dará lugar a la publicación de un informe, presentado en un formato que definirá la Comisión permanente de conformidad con las secciones pertinentes del anexo I.

La Comisión permanente podrá decidir que una investigación de seguridad marítima que no se refiera a un accidente marítimo muy grave o, en su caso, grave, y cuyos resultados no tengan la posibilidad de prevenir futuros accidentes e incidentes, se limite a un informe simplificado que será publicado.

2. La Comisión permanente hará todo lo posible para poner los informes mencionados en el apartado 1, incluidas sus conclusiones y cualquier posible recomendación, a disposición del público y, muy especialmente, de todo el sector marítimo, en el plazo de 12 meses a partir de la fecha del siniestro. Si no fuera posible presentar a tiempo el informe definitivo, se deberá publicar un informe provisional en dicho plazo.

3. La Comisión permanente cuando actúe como investigador principal remitirá un ejemplar del informe definitivo, simplificado o provisional, a la Comisión Europea. Asimismo, deberá tener en cuenta los comentarios técnicos que la Comisión Europea pueda formular sobre los informes definitivos que no afecten al fondo de las conclusiones con el propósito de mejorar la calidad del informe.

4. Los informes de las investigaciones de seguridad aprobados por la Comisión permanente serán publicados en formato electrónico y puestos a disposición del público en la página web de la Comisión (<http://www.ciaim.es>).

Artículo 18. De las recomendaciones sobre seguridad.

1. La Administración Marítima velará por que las recomendaciones sobre seguridad formuladas por la Comisión permanente sean debidamente tenidas en cuenta por sus destinatarios y, si es el caso, reciban un adecuado seguimiento de acuerdo con las legislaciones comunitaria e internacional.

2. Cuando proceda, la Comisión permanente o la Comisión Europea podrán formular recomendaciones sobre seguridad basándose en un análisis resumido de los datos y en los resultados generales de las investigaciones de seguridad marítima realizadas.

Artículo 19. Sistema de alerta rápida.

La Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos podrá emitir una alerta rápida. No obstante, cuando durante la investigación se determine que es preciso tomar medidas urgentes a escala comunitaria para evitar riesgos de accidentes e incidentes marítimos futuros, la Comisión permanente informará a la Comisión Europea de la necesidad de emitir una alerta rápida.

Artículo 20. *Base de datos europea sobre accidentes e incidentes marítimos.*

La Comisión permanente notificará a la Comisión Europea los accidentes e incidentes marítimos ajustándose al modelo que figura en el anexo II. Asimismo, le transmitirán los datos que arroje la investigación de seguridad marítima con arreglo al esquema de la base de datos EMCIP (European Marine Casualty Information Platform).

Asimismo, la Comisión permanente notificará a la Comisión Europea las autoridades con derecho de acceso a dicha base de datos.

Artículo 21. *Trato justo de la tripulación.*

De conformidad con la legislación vigente, la Comisión permanente y en su caso las Autoridades involucradas, aplicarán las disposiciones pertinentes de las Directrices de la OMI sobre el trato justo de la tripulación en caso de accidente marítimo.

Artículo 22. *Iniciación de la Investigación.*

1. Cuando el Secretario de la Comisión tuviere conocimiento de un acaecimiento, procederá a su calificación inicial. Si el acaecimiento es calificado como accidente marítimo muy grave nombrará a un investigador encargado y al resto de los investigadores de campo, que formarán el equipo de investigación, y ordenará el inicio de la investigación técnica. Si es calificado como accidente grave o incidente marítimo decidirá iniciar la investigación, procediendo como en el caso anterior, si estima que se pueden obtener conclusiones en materia de seguridad marítima o de prevención de la contaminación marina procedente de buques.

2. El investigador encargado, con el equipo de investigación, realizará cuantos actos sean necesarios para la debida investigación técnica de los hechos ocurridos.

3. El Secretario podrá encomendar parcial o totalmente la realización de los trabajos de investigación que precise en determinados casos, pero siempre bajo su dirección y control, a las capitanías marítimas.

Artículo 23. *Del resultado de la investigación.*

1. Al término de cada investigación, el investigador encargado elevará los resultados de la investigación al Secretario de la Comisión, quien elaborará un informe técnico del accidente o incidente marítimo que incluirá sus conclusiones y recomendaciones sobre la forma de prevenirlos.

2. El informe técnico comprenderá una relación detallada de los datos obtenidos y la determinación de las causas del accidente o incidente marítimo de manera clara y concisa. Asimismo, se relacionarán las anomalías, deficiencias, irregularidades y circunstancias que directa o indirectamente hayan podido influir en el accidente o incidente. La elaboración del informe técnico no prejuzgará en ningún caso la decisión que pueda recaer en vía judicial, no perseguirá la evaluación de responsabilidades, ni la determinación de culpabilidades.

3. El Secretario elevará el informe al Pleno de la Comisión, que adoptará la resolución que proceda.

Disposición adicional primera. *Medios humanos y materiales.*

El Ministerio de Fomento dotará a la Comisión Permanente de investigación de accidentes marítimos de los medios personales y materiales necesarios para llevar a cabo su misión.

Asimismo, el mencionado Ministerio librará los medios necesarios para la remuneración de los asesores técnicos y el pago de los estudios técnicos cuando sea necesario.

Disposición adicional segunda. *Designación de suplentes.*

Los miembros del Pleno de la Comisión serán sustituidos por miembros suplentes en los casos de ausencia, vacante, enfermedad u otra causa legal, en caso de ausencia del vicepresidente designado, actuará como tal el vocal de más edad. La designación de los suplentes se efectuará de la misma forma que la de los titulares, según lo dispuesto en el artículo 6.

Disposición adicional tercera. *Autorización al Director General de la Marina Mercante.*

Se autoriza al Director General de la Marina Mercante a aplicar las Resoluciones de los diversos Comités de la Organización Marítima Internacional (OMI), con la finalidad de armonizar criterios de interpretación en materia de seguridad marítima, de la navegación, de la vida humana en la mar y de prevención y lucha contra la contaminación marina.

Disposición adicional cuarta. *Notificación a la Comisión europea.*

La Comisión Permanente de investigación de accidentes marítimos notificará a la Comisión europea la información de los accidentes e incidentes, en los que haya participado, de acuerdo con el procedimiento establecido en relación con el funcionamiento de la base de datos europea sobre accidentes e incidentes marítimos.

Disposición transitoria primera. *Expedientes en tramitación.*

Los expedientes sobre accidentes marítimos iniciados con anterioridad a la entrada en vigor de este real decreto, continuarán su tramitación hasta su finalización, de acuerdo con lo establecido en Real Decreto 862/2008, de 23 de mayo, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes marítimos y la Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos.

Disposición transitoria segunda. *Adaptación de la composición del número de miembros de la comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos.*

Los actuales vocales de la comisión continuarán en su cargo hasta que expire el término de su actual mandato conforme al artículo 6.4 o hasta que se produzca alguna de las circunstancias señaladas en el artículo 6.5 de este real decreto.

La designación de nuevos vocales tendrá lugar a partir del momento en que el número total de vocales con mandato vigente sea inferior a seis.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Queda derogado el Real Decreto 862/2008, de 23 de mayo, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes marítimos y la Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos.

Disposición final primera. *Título competencial.*

Este real decreto se dicta al amparo de lo establecido en el artículo 149.1.20.^a de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de marina mercante.

Disposición final segunda. *Incorporación de derecho de la Unión Europea.*

Mediante este real decreto se incorpora al derecho español la Directiva 2009/18/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, por la que se establecen los principios fundamentales que rigen la investigación de accidentes en el sector del transporte marítimo y se modifican las Directivas 1999/35/CE del Consejo, de 29 de abril de 1999, y 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2002.

Disposición final tercera. *Habilitación para el desarrollo normativo.*

Se autoriza al Ministro de Fomento para dictar cuantas disposiciones complementarias sean precisas para el mejor cumplimiento de este real decreto. Se autoriza al Secretario General de Transportes para actualizar el contenido de los anexos I y II, cuando venga exigido por modificaciones de la Directiva 2009/18/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, y el anexo III cuando existan especiales circunstancias que así lo aconsejen.

Disposición final cuarta. *Entrada en vigor.*

Este real decreto entrará en vigor el 17 de junio de 2011.

Dado en Barcelona, el 10 de junio de 2011.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Fomento,
JOSÉ BLANCO LÓPEZ

ANEXO I

Contenido de los informes de investigación de seguridad marítima

Encabezamiento

En él se manifestará el objetivo único de la investigación de seguridad marítima, y se indicará que una recomendación sobre seguridad no puede dar lugar en ningún caso a la presunción de culpa o de responsabilidad y que la elección del contenido y el estilo del informe se han efectuado sin intención de que este pueda ser utilizado en un procedimiento judicial.

(El informe no deberá hacer referencia a los testimonios de los testigos, ni podrá establecer vínculo alguno entre las personas en él mencionadas y las personas que hayan testificado en el curso de la investigación de seguridad marítima.)

1. Síntesis.—En este apartado se expondrán los hechos del accidente o incidente marítimo (descripción de lo ocurrido, con indicación de fecha y hora, localización y desarrollo) y se indicará si se produjeron muertes, lesiones, daños al buque, a su carga, a terceros o al medio ambiente.

2. Datos objetivos.—Este apartado contiene una serie de secciones independientes en las que se proporciona el número suficiente de datos que el organismo de investigación considere objetivamente motivados para el análisis correspondiente y la facilitación de la comprensión del caso.

En dichas secciones se incluirán, en particular, los siguientes datos:

2.1 Datos del buque:

Pabellón/registro,
Identificación,
Características principales,
Propiedad y gestión,
Pormenores de construcción,
Dotación mínima de seguridad,
Carga autorizada.

2.2 Pormenores del viaje:

Puertos de escala,
Tipo de viaje,
Información relativa a la carga,
Dotación.

2.3 Información relativa al accidente o incidente marítimo:

Tipo de accidente o incidente marítimo,
Fecha y hora,
Situación y localización del accidente o incidente marítimo,
Entornos exterior e interior,
Operaciones del buque y tramo del viaje,
Lugar a bordo,
Datos relativos a factores humanos,
Consecuencias (para las personas, el buque, la carga, el medio ambiente, etc.).

2.4. Intervención de las autoridades en tierra y reacción de los servicios de emergencia:

¿Quién ha intervenido?,
Medios utilizados,
Rapidez de la reacción,
Medidas adoptadas,
Resultados obtenidos.

3. Descripción detallada.—En este apartado se efectuará una reconstrucción de lo ocurrido, respetando la secuencia cronológica de los acontecimientos antes, durante y después del accidente o incidente marítimo e indicando el papel de cada elemento involucrado (personas, materiales, medio ambiente, equipamiento o agente externo). La descripción detallada cubrirá un período cuya amplitud dependerá del momento en el que se hayan producido los acontecimientos accidentales específicos que hayan contribuido directamente al acaecimiento del accidente o incidente marítimo. En este apartado también se incluirán todos los detalles pertinentes de la investigación de seguridad llevada a cabo, incluidos los resultados de los exámenes o pruebas.

4. Análisis.—Este apartado contiene una serie de secciones independientes en las que se proporcionará un análisis de cada acontecimiento vinculado al accidente, acompañado de observaciones relativas a los resultados de los exámenes o pruebas llevados a cabo durante la investigación de seguridad marítima y a las medidas de seguridad que ya se hubieran adoptado para prevenir accidentes marítimos.

Las secciones tratarán cuestiones como las que se indican a continuación:

Contexto del acontecimiento accidental y su entorno,
Errores y omisiones humanos, acontecimientos relacionados con materiales peligrosos, factores medioambientales, fallos de los equipos y factores externos,
Otros factores que hayan contribuido y guarden relación con las funciones desempeñadas por personas concretas, las operaciones a bordo, la gestión en tierra o elementos normativos.

El análisis y las observaciones permiten elaborar conclusiones lógicas en las que quedan expuestos todos los factores involucrados y, en particular, aquellos que implican riesgos y para los cuales se destinan unos medios de prevención de accidentes o de supresión y reducción de las consecuencias considerados ineficaces o inexistentes.

5. Conclusiones.—Este apartado permite hacer la recapitulación de los factores involucrados y los medios de protección ineficaces o inexistentes (materiales, funcionales, simbólicos o de procedimiento) que exigen la adopción de medidas de seguridad para prevenir accidentes marítimos.

6. Recomendaciones sobre seguridad.—Cuando proceda, en este apartado del informe se recogerán las recomendaciones sobre seguridad formuladas a partir del análisis y las conclusiones, en relación con ámbitos concretos (legislación, diseño, procedimientos, inspección, gestión, salud y seguridad en el trabajo, formación, reparaciones, mantenimiento, asistencia en tierra y reacción de los servicios de emergencia).

Las recomendaciones sobre seguridad tienen como destinatario a los agentes más indicados para ponerlas en práctica (armadores, gestores, organizaciones reconocidas, autoridades marítimas, servicios de tráfico marítimo, servicios de emergencia, organizaciones marítimas internacionales e instituciones europeas), con el fin de prevenir accidentes marítimos.

También figurarán en este apartado las recomendaciones provisionales sobre seguridad que hayan podido formularse o cualesquiera otras medidas de seguridad adoptadas durante la investigación de seguridad marítima.

7. Apéndices.—Cuando proceda, se adjuntará al informe, en formato impreso o electrónico, la información que se señala a continuación (la lista no es exhaustiva):

Fotografías, imágenes de vídeo, grabaciones sonoras, cartas náuticas, dibujos,
Normas aplicables,
Terminología técnica y abreviaturas utilizadas,
Estudios de seguridad específicos,
Otras informaciones.

ANEXO II

Datos de notificación de accidentes o incidentes marítimos

Parte de la Plataforma europea de información sobre accidentes marítimos

Nota: El subrayado de los números señala los apartados en los que deben comunicarse los datos relativos a cada buque implicado en todo accidente o incidente marítimo que afecte a más de un buque.

01. Estado miembro competente/persona de contacto.
02. Estado miembro investigador.
03. Función asumida por el Estado miembro.
04. Estado ribereño afectado.
05. Número de Estados con intereses de consideración.
06. Estados con intereses de consideración.
07. Entidad notificadora.
08. Hora de la notificación.
09. Fecha de la notificación.
10. Nombre del buque.
11. Número IMO/letras distintivas.
12. Pabellón.
13. Tipo de accidente o incidente marítimo.
14. Tipo de buque.
15. Fecha del accidente o incidente marítimo.
16. Hora del accidente o incidente marítimo.
17. Situación-latitud.
18. Situación-longitud.
19. Localización del accidente o incidente marítimo.
20. Puerto de salida.
21. Puerto de destino.
22. Dispositivos de separación del tráfico.
23. Tramo del viaje.
24. Operaciones del buque.
25. Lugar a bordo.
26. Víctimas mortales:

Tripulación.
Pasajeros.
Otras víctimas.

27. Lesiones graves:
- Tripulación.
 - Pasajeros.
 - Otras víctimas.
28. Contaminación.
29. Daños sufridos por el buque.
30. Daños sufridos por la carga.
31. Otros daños.
32. Descripción sucinta del accidente o incidente marítimo.
33. Breve descripción de las razones para no realizar una investigación de seguridad marítima.

ANEXO III

Documento acreditativo de los investigadores de campo

La tarjeta de identidad de los investigadores de campo que deberá incluir una traducción al idioma inglés, tendrá el siguiente contenido:

1. Referencia a que aquélla se expide por la Secretaría General de Transportes del Ministerio de Fomento del Estado español.
2. Nombre, apellidos y fotografía reciente de su titular.
3. Indicación de ser personal e intransferible.
4. Firma del titular de la tarjeta de identidad.
5. Declaración en la que se indique que el titular del documento está autorizado para realizar la investigación de accidentes e incidentes marítimos, a que se refiere el artículo 12 del Real Decreto/2011, de, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes marítimos y la Comisión Permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos.