

I. DISPOSICIÓNS XERAIS

MINISTERIO DE FOMENTO

10133 *Real decreto 800/2011, do 10 de xuño, polo que se regulan a investigación dos accidentes e incidentes marítimos e a Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos.*

A Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos está regulada polo Real decreto 862/2008, do 23 de maio, polo que se regula a investigación dos accidentes e incidentes marítimos e a Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos.

A Directiva 2009/18/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 23 de abril de 2009, pola que se establecen os principios fundamentais que rexen a investigación de accidentes no sector do transporte marítimo e se modifican as directivas 1999/35/CE do Consello, do 29 de abril de 1999, sobre un réxime de recoñecementos obrigatorio para garantir a seguridade na explotación de servizos regulares de transbordadores de carga rodada e naves de pasaxe de gran velocidade, e 2002/59/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 27 de xuño de 2002, relativa ao establecemento dun sistema comunitario de seguimento e de información sobre o tráfico marítimo, introduce unha serie de cambios, en particular, referentes á independencia da Comisión e á colaboración e asistencia mutua entre Estados membros nas actividades de investigación, que supoñen unha importante modificación do réxime xurídico da Comisión.

Co fin de proceder a unha adecuada transposición da norma comunitaria, esta faise a través de dous instrumentos normativos, un de rango formal de lei, incluíndo preceptos da directiva na Lei 33/2010, do 5 de agosto, de modificación da Lei 48/2003, do 26 de novembro, de réxime económico e de prestación de servizos nos portos de interese xeral.

Os demais aspectos da directiva traspóñense neste real decreto que pretende dotar de máis axilidade a Comisión e maior rigor no seu funcionamento, toda vez que a entrada en vigor da regra 6 do capítulo XI-1 do anexo do Convenio internacional para a seguridade da vida humana no mar (SOLAS, 1974/1978) provocou un cambio importante en canto a que o que era unha mera recomendación pasou a ser de obrigado cumprimento e, en consecuencia, cada Administración investigará os sinistros e sucesos marítimos de conformidade co disposto no citado convenio e nas disposicións complementarias do Código de normas internacionais e prácticas recomendadas para a investigación dos aspectos de seguridade de sinistros e sucesos marítimos (Código de investigación de sinistros), adoptado mediante a Resolución MSC.255(84), adoptada o 16 de maio de 2008, do Comité de Seguridade Marítima da Organización Marítima Internacional.

Por outra parte, inclúese no ámbito de aplicación deste real decreto a investigación dos buques de pesca con eslora inferior a quince metros. Esta inclusión, non prevista pola directiva, pero tampouco prohibida por canto non é unha directiva harmonizadora, xustifícase pola grande incidencia de accidentes en buques do sector pesqueiro, os cales están sendo obxecto de investigación de acordo coa normativa en vigor. En consecuencia, non parece razoable excluír este sector do ámbito de aplicación do real decreto por canto se estaría descoidando a seguridade dun sector importante da nosa frota pesqueira, conculcando dese modo o obxectivo fundamental que se persegue con esta norma.

Na tramitación deste real decreto deuse audiencia aos axentes sociais tales como o Colexio Oficial de Enxeñeiros Navais e Oceánicos (COIN) e o Colexio Oficial da Mariña Mercante (COMME).

Na súa virtude, por proposta do ministro de Fomento, coa aprobación previa do ministro de Política Territorial e Administración Pública, de acordo co Consello de Estado e logo de deliberación do Consello de Ministros na súa reunión do día 10 de xuño de 2011,

DISPOÑO:

CAPÍTULO I

Disposicións xerais

Artigo 1. *Obxecto e finalidade.*

1. O obxecto deste real decreto é mellorar a seguridade marítima e a prevención da contaminación polos buques para reducir con isto o risco de accidentes marítimos futuros:

a) Facilitando a realización dilixente de investigacións de seguridade marítima e a correcta análise dos accidentes e incidentes marítimos co fin de determinar as súas causas, e

b) Garantindo a elaboración de informes precisos acerca das investigacións de seguridade marítima, así como de propostas de medidas correctivas.

Así mesmo, é obxecto deste real decreto establecer a composición e as regras de funcionamento da Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos.

2. As investigacións que se leven a cabo en virtude deste real decreto non perseguirán a determinación de responsabilidade nin a atribución de culpa. Non obstante, a Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos informará acerca das causas do accidente ou incidente marítimo aínda que dos seus resultados se poida inferir determinada culpa ou responsabilidade de persoas físicas ou xurídicas.

Artigo 2. *Ámbito de aplicación.*

1. Este real decreto aplicarase á investigación técnica dos accidentes e incidentes marítimos que:

a) Afecten buques civís que enarboren o pavillón español;

b) Afecten buques civís estranxeiros e se produzan no mar territorial ou nas augas interiores de España, tal como as define a Convención de Nacións Unidas sobre o dereito do mar, ou

c) Ocorran fóra do mar territorial español e España teña intereses de consideración.

2. Este real decreto non se aplicará aos accidentes e incidentes marítimos que só afecten:

a) Buques de guerra ou destinados ao transporte de tropas, ou outros buques pertencentes a un Estado membro ou explotados por el e utilizados exclusivamente con fins gobernamentais non comerciais;

b) Buques carentes de propulsión mecánica, buques de madeira e construción primitiva, así como iates e naves de recreo que non se utilicen para o comercio, a menos que estean ou vaian estar tripulados e leven ou vaian levar máis de 12 pasaxeiros con fins comerciais;

c) Buques de navegación interior utilizados en vías navegables interiores;

d) Plataformas fixas de perforación ou exploración en mar aberto.

Artigo 3. *Definicións.*

Para os efectos deste real decreto entenderase por:

1. «Código OMI para a investigación de sinistros e incidentes marítimos»: o Código de normas internacionais e prácticas recomendadas para a investigación dos aspectos de seguridade marítima de sinistros e incidentes marítimos adoptado mediante a resolución

MSC.255(84), adoptada o 16 de maio de 2008, do Comité de Seguridade Marítima da Organización Marítima Internacional, na súa versión actualizada.

2 Os termos que se enumeran a continuación entenderanse de conformidade coas definicións que figuran no Código OMI para a investigación de sinistros e incidentes marítimos:

a) «Accidente marítimo»; acaecemento, ou serie de acaecementos, directamente relacionado coa explotación dun buque que deu lugar a calquera das situacións que seguidamente se enumeran:

- i. A morte ou lesións graves dunha persoa;
- ii. A perda dunha persoa que estivese a bordo;
- iii. A perda, presunta perda ou abandono dun buque;
- iv. Danos materiais graves sufridos por un buque;
- v. A varada ou avaría importante dun buque ou o feito de que se vexa envolto nunha abordaxe;
- vi. Danos materiais causados na infraestrutura marítima allea ao buque que representen unha ameaza grave para a seguridade do buque, doutro buque, ou dunha persoa;
- vii. Danos graves ao ambiente, ou a posibilidade de que se produzan danos graves para o ambiente, como resultado dos danos sufridos por un buque ou buques.

Non obstante, non se considerarán accidentes marítimos os actos ou omisións intencionais cuxa finalidade sexa pór en perigo a seguridade dun buque, dunha persoa ou do ambiente.

b) «Accidente moi grave»; un accidente marítimo que entraña a perda total dun buque, a perda de vidas humanas ou danos graves para o ambiente;

c) «Incidente marítimo»: un acaecemento, ou serie de acaecementos, distinto dun accidente marítimo, que ocorrese habendo unha relación directa coas operacións dun buque, que puxese en perigo ou que, de non ser corrixido, poría en perigo a seguridade do buque, a dos seus ocupantes ou a de calquera outra persoa, ou a do ambiente;

d) «Investigación sobre seguridade marítima»: investigación ou proceso en relación cun accidente ou incidente marítimo realizada co obxectivo de evitar, no futuro, accidentes e incidentes marítimos. Esta investigación inclúe a recolla e a análise de probas, a determinación dos factores causais e a formulación das recomendacións de seguridade que sexan necesarias;

e) «Estado investigador principal»: o Estado de abandeiramento ou, onde proceda, o Estado ou Estados que acordan mutuamente responsabilizarse da realización da investigación sobre seguridade marítima, de conformidade co Código OMI para a investigación de accidentes e incidentes marítimos.

f) «Estado con intereses de consideración»: un Estado en que concorran unha ou varias das seguintes circunstancias:

- i. Que é o Estado de abandeiramento dun buque involucrado nun accidente ou incidente marítimo; ou
- ii. Que é o Estado ribeirío involucrado nun accidente ou incidente marítimo; ou
- iii. Cuxo ambiente quedou danado de forma importante ou significativa por un accidente marítimo (incluído o ambiente do seu territorio e as súa augas así recoñecidos de conformidade co dereito internacional); ou
- iv. No cal as consecuencias dun accidente ou incidente marítimo causaron ou supuxeron unha ameaza de graves danos, incluídas as illas artificiais, instalacións ou estruturas sobre as cales o dito Estado ten dereito a exercer xurisdición; ou
- v. No cal, como resultado dun accidente marítimo, os seus nacionais perderon a vida ou sufriron lesións graves; ou
- vi. Que dispoña de información importante que o Estado ou Estados responsables da investigación consideren de utilidade para a investigación; ou

vii. Que por algún outro motivo faga valer un interese que o Estado ou Estados responsables da investigación consideren importante.

3. «Accidente grave»: entenderanse de conformidade coas definicións actualizadas que figuran na Circular MSC-MEPC.3/Circ.3, do 18 de decembro de 2008, do Comité de Seguridade Marítima e do Comité de Protección do Medio Mariño da Organización Marítima Internacional.

4. «Causas»: accións, omisións, eventos ou condicións existentes ou preexistentes ou unha combinación de todo isto que conduce ao accidente ou incidente.

5. «Investigador xefe»: a persoa responsable, en razón da súa experiencia e cualificacións profesionais, da coordinación e designación dos investigadores encargados e demais persoal en todas as investigacións.

6. «Investigador encargado»: a persoa responsable, en razón das súas cualificacións profesionais, da organización, realización e control dunha investigación.

7. «Investigador de campo»: a persoa con suficientes cualificacións profesionais que participará nas investigacións baixo a dirección dun investigador encargado.

8. «Comisión» ou «Comisión permanente»: a Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos a que se refiren os artigos 5 e seguintes, que se constitúe como órgano investigador do Estado.

9. «Lesións graves»: as que sofre unha persoa nun accidente marítimo e que dan como resultado unha incapacidade de máis de setenta e dúas horas dentro dos sete días seguintes á data en que se produciron as lesións.

10. «Representante acreditado»: persoal designado por un Estado, en razón das súas cualificacións profesionais, para os fins de participar nunha investigación efectuada por outro Estado.

11. «Directrices da OMI sobre o trato xusto da tripulación en caso de accidente marítimo»: entenderanse as directrices anexas á Resolución LEG. 3(91) do Comité Xurídico da Organización Marítima Internacional do 27 de abril de 2006 e aprobadas polo Consello de Administración da Organización Internacional do Traballo na súa 296ª sesión, dos días 12 ao 16 de xuño de 2006;

12. «Transbordador de carga rodada» e «nave de pasaxe de gran velocidade»: entenderanse de conformidade co definido no artigo 2 da Directiva 1999/35/CE do Consello, do 29 de abril de 1999, sobre un réxime de recoñecementos obrigatorio para garantir a seguridade na explotación de servizos regulares de transbordadores de carga rodada e naves de pasaxe de gran velocidade.

13. «Rexistrador de datos da travesía (no sucesivo, «o RDT»): entenderase de conformidade co definido nas resolucións A.861(20), aprobada o 27 de novembro de 1997, da Asemblea da Organización Marítima Internacional, e MSC.163(78), aprobada o 17 de maio de 2004, do Comité de Seguridade Marítima da Organización Marítima Internacional;

14. «Recomendación sobre seguridade»: entenderase calquera proposta, tamén con fins de rexistro e control, que formule:

a) A Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos, baseándose na información obtida na dita investigación; ou, de ser o caso,

b) A Comisión da Unión Europea, baseándose nunha análise resumida dos datos e nos resultados das investigacións de seguridade marítima realizadas.

15. «Estado ribeirío»: Estado que exerce a soberanía no mar territorial.

16. «Estado de abandeiramento»: Estado cuxo pavillón enarbora ou teña dereito a enarborar un buque.

17. «CNUDM ou CONVEMAR»: a Convención das Nacións Unidas sobre o dereito do mar, Montego Bay, Xamaica, 1982.

18. «SOLAS»: o Convenio internacional sobre a seguridade da vida humana no mar, Londres, 1974, na súa forma emendada.

Artigo 4. *Obriga de investigar.*

1. A Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos levará a cabo unha investigación de seguridade marítima cando se produzan accidentes marítimos moi graves que:

- a) Afecten buques que enarboren pavillón español, con independencia da localización do accidente;
- b) Se produzan no mar territorial ou nas augas interiores españolas, tal como as define a CNUDM ou CONVEMAR, con independencia do pavillón que enarboren os buques que se vexan implicados no sinistro, ou
- c) Afecten intereses de consideración de España, con independencia da localización do sinistro e do pavillón que enarboren os buques que se vexan implicados.

2. Ademais, no caso de accidentes graves, a Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos levará a cabo unha avaliación previa para decidir se procede ou non realizar unha investigación de seguridade marítima. Cando a Comisión permanente de investigación decida que non procede realizar unha investigación de seguridade marítima, as razóns da dita decisión rexistraranse e notificaranse á Comisión Europea axustándose ao modelo que figura no anexo II.

No caso doutro tipo de accidente ou incidente marítimo, a Comisión permanente decidirá se procede ou non realizar unha investigación de seguridade marítima.

Nas decisións mencionadas nos parágrafos primeiro e segundo, a Comisión permanente terá en conta a gravidade do accidente ou incidente marítimo, o tipo de buque e de carga implicados e a posibilidade de previr futuros accidentes e incidentes dos resultados da investigación de seguridade marítima.

3. A Comisión permanente levará a cabo unha investigación de seguridade marítima cando un transbordador de carga rodada ou unha nave de pasaxe de gran velocidade se vexan implicados nun accidente ou incidente marítimo, e este ocorra no mar territorial ou augas interiores españolas, tal como as define a CNUDM ou CONVEMAR, ou cando este se produza noutras augas, sendo España o último Estado visitado polo buque. A Comisión permanente será responsable da investigación de seguridade marítima e da coordinación con outros Estados con intereses de consideración ata que se dispoña de mutuo acordo cal será o Estado investigador principal.

4. Cando leve a cabo investigacións de seguridade marítima, a Comisión permanente seguirá a metodoloxía común para investigar os accidentes ou incidentes marítimos, desenvolvida en aplicación do artigo 2, letra e), do Regulamento (CE) número 1406/2002 do Parlamento Europeo e do Consello, do 27 de xuño de 2002, polo que se crea a Axencia Europea de Seguridade Marítima.

Os investigadores poderanse apartar desa metodoloxía nun caso específico, cando sexa xustificadamente necesario, segundo o seu criterio profesional, e se é preciso para lograr os fins da investigación.

5. Toda investigación de seguridade marítima se deberá iniciar o antes posible despois de que se produza un accidente ou incidente marítimo e, en calquera caso, nun prazo non superior a dous meses a partir do accidente ou incidente.

6. En ningún caso a investigación terá como obxectivo a determinación de culpa ou responsabilidade ningunha.

CAPÍTULO II

A Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos

Artigo 5. *Natureza e funcións.*

1. A Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos é un órgano colexiado adscrito á Secretaría Xeral de Transportes do Ministerio de Fomento,

con competencia para a investigación das causas técnicas dos accidentes e incidentes marítimos.

2. A Comisión goza de plena independencia funcional respecto das autoridades marítima, portuaria, de costas ou de calquera outra cuxos intereses poidan entrar en conflito coa función que se lle confiou.

3. Corresponden á Comisión as seguintes funcións:

a) Realizar as investigacións e informes técnicos de todos os accidentes marítimos moi graves, para determinar as causas técnicas que os produciron e formular recomendacións co obxecto de tomar as medidas necesarias para evitalos no futuro.

b) Realizar a investigación técnica dos accidentes graves e dos incidentes marítimos cando se poidan obter ensinanzas para a seguridade marítima e prevención da contaminación mariña procedente de buques, e elaborar informes técnicos e recomendacións sobre eles.

Artigo 6. *Composición.*

1. Os órganos da Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos son o Pleno e a Secretaría.

2. O Pleno está composto polos membros seguintes:

a) O presidente, nomeado polo ministro de Fomento entre persoas de recoñecido prestixio e acreditada cualificación profesional nos sectores marítimo ou naval.

b) Seis vogais designados polo titular do Ministerio de Fomento, unha vez escoitadas as propostas dos organismos e asociacións profesionais do sector, entre persoas de recoñecido prestixio e competencia profesional no sector marítimo nas especialidades da mariña mercante, a enxeñaría naval, as actividades náutico-pesqueiras, o medio mariño, as infraestruturas relacionadas co medio mariño, a meteoroloxía, a docencia e a investigación ou calquera conexas anteriores, valorándose especialmente a súa independencia, obxectividade de criterio e a solvencia demostrada no desempeño de cargos de responsabilidade en empresas públicas ou privadas do sector.

c) O secretario: nomeado polo ministro de Fomento, entre funcionarios do grupo A1 con experiencia profesional suficiente no ámbito marítimo ou naval. Participará nas deliberacións do Pleno da Comisión con voz e sen voto.

3. Baixo a dependencia do secretario e integrados na Secretaría da Comisión, actuarán os investigadores e o persoal administrativo e técnico preciso para o cumprimento dos fins daquela.

4. O mandato do presidente da Comisión será de seis anos, e poderá ser reelixido por unha soa vez. Os vogais da Comisión renovarase por metades cada tres anos. Na normas de funcionamento da Comisión estableceranse os criterios polos que se rexerá a orde de renovación dos vogais.

5. O presidente e os vogais da Comisión cesarán no seu cargo por renuncia aceptada polo ministro de Fomento, expiración do termo do seu mandato ou por separación, acordada polo ministro de Fomento, fundada na incapacidade permanente para o exercicio das súas funcións, grave incumprimento das súas obrigas ou condena por delito doloso.

6. A composición do Pleno da Comisión permanente axustarase, no posible, ao principio de paridade entre home e muller.

7. O Pleno da Comisión, na súa sesión constituínte e por proposta do presidente, designará de entre os vogais un vicepresidente.

Artigo 7. *Funcionamento.*

1. As decisións do Pleno da Comisión permanente adoptaranse por maioría simple e, en caso de empate, decidirá o voto de calidade do presidente.

2. O Pleno da Comisión reunirase polo menos dúas veces ao ano, así como cando o convoque o presidente, por iniciativa propia ou por proposta de, polo menos, tres dos vogais.

3. Ao Pleno da Comisión correspóndelle aprobar os informes e recomendacións elaborados ao finalizar unha investigación técnica.

4. Corresponde igualmente ao Pleno da Comisión a cualificación definitiva dos accidentes e incidentes marítimos. En caso necesario, ordenará ao secretario a realización de traballos de investigación adicionais co fin de determinar con máis precisión as causas dos accidentes e incidentes.

5. Os traballos realizados e os documentos que utilice a Comisión terán carácter reservado, sen prexuízo das obrigas de información que, se for o caso, puideren derivar da actuación da autoridade xudicial competente. Coa mesma excepción, os membros da Comisión deberanse comprometer expresamente a manter a dita confidencialidade respecto da información e dos datos a que tivesen acceso durante o exercicio da súa función.

6. Os informes orixinais aprobados, cos seus anexos, entregaranse ao secretario xeral de Transportes de acordo coa normativa vixente. Unha copia das conclusións e recomendacións que conteñan os ditos informes entregarase ao director xeral da Mariña Mercante, quen adoptará, se for o caso, as medidas pertinentes encamiñadas a evitar accidentes análogos no futuro. En todo caso, unha copia do informe completo, cos seus anexos, quedará baixo a custodia da Comisión.

Así mesmo, a Comisión fará públicos os feitos probados e as conclusións habidas nos informes das investigacións de seguridade marítima, que se publicarán conforme o disposto no artigo 17.

7. A Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos rexerese polo disposto neste real decreto e no capítulo II do título II da Lei 30/1992, do 26 de novembro, de réxime xurídico das administracións públicas e do procedemento administrativo común.

Artigo 8. *O presidente.*

1. Corresonden ao presidente as seguintes funcións:

- a) Presidir e dirixir as sesións do Pleno da Comisión.
- b) Convocar as reunións do Pleno da Comisión e fixar a orde do día.
- c) Velar para que os acordos da Comisión se leven a cabo.
- d) Representar a Comisión ante calquera organismo nacional ou internacional.

2. O vicepresidente substituirá o presidente, nos casos de vacante, ausencia, enfermidade ou outra causa legal.

Artigo 9. *O secretario.*

O secretario da Comisión exercerá as seguintes atribucións:

a) A cualificación inicial dun sinistro como accidente moi grave, accidente grave ou incidente marítimo.

b) A función de investigador xefe, que comporta a dirección e coordinación dos equipos de investigación, así como a autorización para a incorporación aos equipos de investigación de representantes acreditados doutros Estados ou a desestimación, mediante resolución motivada, das solicitudes doutros Estados para a inclusión no equipo de investigación de representantes acreditados.

c) Velar para que a investigación se leve a cabo de acordo co establecido neste real decreto.

d) Designar asesores técnicos especialistas e aprobar a realización de traballos técnicos.

e) Elevar ao Pleno da Comisión os informes técnicos das investigacións efectuadas.

f) Designar os investigadores de campo que formarán o equipo de investigación e o investigador encargado, que estará á fronte do equipo de investigación.

g) Remitir os informes e recomendacións aprobados polo Pleno e, nos casos en que este así o dispoña, ante os distintos organismos e institucións nacionais e internacionais,

fundamentalmente á OMI, á Unión Europea, á Axencia Europea de Seguridade Marítima e aos Estados afectados.

h) Coordinar as actuacións administrativas que correspondan á Secretaría e a dirección de todo o persoal.

i) Solicitar das administracións e entidades públicas e privadas tanta información e estudos específicos precise para as investigacións.

j) Solicitar a información que resulte necesaria dos organismos internacionais, en especial da OMI e da Unión Europea, e das sociedades de clasificación de buques.

k) Coordinar a investigación dos accidentes e incidentes marítimos cos Estados con intereses de consideración, logo de autorización do Pleno.

l) Realizar tantas funcións sexan inherentes á secretaría dun órgano colexiado.

Artigo 10. *O investigador encargado.*

1. O investigador encargado será o investigador de campo designado polo secretario e desempeñará a representación da Comisión no curso da investigación. As autoridades e os seus axentes deberán prestarlle a axuda que for necesaria.

2. O investigador encargado coordinará e supervisará os traballos dos investigadores de campo do accidente ou incidente marítimo.

3. O investigador encargado poderá propor ao secretario a designación de asesores técnicos especialistas e a realización de estudos técnicos, cando o considere necesario, atendendo ás circunstancias do accidente investigado.

Artigo 11. *O equipo de investigación.*

1. O equipo de investigación constituirano o investigador encargado e os investigadores de campo asignados a cada investigación. Os representantes acreditados doutros Estados con intereses de consideración, se for o caso, integraranse no equipo de investigación co resto dos investigadores de campo.

En función das particularidades propias de cada accidente suxeito a investigación, poderanse incorporar ao equipo de investigación asesores técnicos especialistas procedentes tanto do sector público como do privado.

2. Os traballos da investigación terán carácter reservado, sen prexuízo das obrigas de información que, se for o caso, puideren eventualmente derivar da actuación da autoridade xudicial competente.

Os membros do equipo de investigación e, se for o caso, os asesores técnicos designados e os representantes acreditados doutros Estados con intereses de consideración deberán prestar o seu consentimento expreso de preservar a confidencialidade da información e dos datos a que tivesen acceso durante o exercicio da súa función.

Artigo 12. *Os investigadores de campo.*

1. Os investigadores de campo deberán ser funcionarios de carreira da Administración xeral do Estado, pertencentes aos grupos A1 ou A2, e estar en posesión dalgún dos títulos profesionais ou académicos que se relacionan a continuación:

a) Capitán da mariña mercante, xefe de máquinas, oficial radioelectrónico de primeira clase, piloto de primeira ou segunda clase da mariña mercante, oficial de máquina de primeira ou segunda clase da mariña mercante, oficial radioelectrónico de segunda clase ou capitán de pesca.

b) Título de enxeñeiro naval e oceánico, licenciado en náutica e transporte marítimo, en máquinas navais, en radioelectrónica naval, diplomado en náutica e transporte marítimo, en máquinas navais, en radioelectrónica naval, enxeñeiro técnico naval ou calquera outro título de grao ou máster que habilite para o exercicio das profesións reguladas nos ámbitos citados, así como calquera outro título de grao que, non sendo habilitante para o exercicio de tales profesións, inclúa as competencias que se consideren necesarias por parte da Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos.

2. Ademais dos requisitos establecidos no número anterior, os investigadores de campo deberán acreditar a superación dun curso de especialidade en investigación de accidentes, que terán que actualizar, á luz dos avances técnicos, cada cinco anos.

3. Os investigadores de campo deberán portar un documento persoal, de acordo co modelo recollido no anexo III, acreditativo da súa condición, expedido pola Secretaría Xeral de Transportes, que indique que o investigador está capacitado para realizar a investigación de accidentes e incidentes marítimos. Este documento deberá ser exhibido por requirimento dos interesados.

4. No exercicio das súas funcións, os investigadores de campo observarán o debido respecto e consideración aos interesados e adoptarán as medidas necesarias para a protección da intimidade das persoas.

Os investigadores de campo realizarán as súas funcións de forma que non se dificulte, máis alá do necesario, o bo funcionamento dos buques e actividades investigadas.

5. Os investigadores de campo estarán integrados nos equipos de investigación, baixo a dirección do investigador encargado. Co fin de realizar a investigación da maneira máis completa, terán, nos termos e cos límites establecidos nas normas e nos tratados internacionais, as seguintes atribucións:

a) Poderán tomar declaración ao capitán e demais tripulantes e ás testemuñas en ausencia de calquera persoa cuxos intereses poidan comprometer, en opinión dos investigadores, a investigación. Non obstante o anterior, a obtención dos testemuños da xente de mar farase cumprindo co previsto no capítulo 12, parte II do Código OMI para a investigación de sinistros e incidentes marítimos.

b) Poderán acceder libremente á documentación que estea en posesión da Administración e que teña ou poida ter relación coa investigación.

c) Poderán acceder libremente a calquera parte do buque ou dos seus restos o cal inclúe carga, equipamentos ou obxectos á deriva, así como aos seus planos, certificados e a calquera documentación relativa á composición, formación e titulación de tripulacións, condicións meteorolóxicas e estado do mar, entre outros.

d) Cando exista e poida ser recuperado, poderán acceder ao sistema rexistrador de datos da travesía (RDT) instalado no buque.

e) Poderán solicitar e realizar copias da documentación, así como dos datos que figuren nos sistemas RDT, que estea en posesión da autoridade do Estado de bandeira do buque, do navieiro, do propietario do buque e do construtor, do estaleiro ou da sociedade de clasificación, que sexa necesaria para determinar as causas do accidente ou incidente marítimo.

CAPÍTULO III

Procedemento

Artigo 13. Obriga de notificación e de comunicación dos accidentes e incidentes marítimos.

1. Terán a obriga de notificar á Sociedade de Salvamento e Seguridade Marítima (SASEMAR) os accidentes e incidentes marítimos a que se refire o artigo 2 as autoridades portuarias, responsables de instalacións marítimas, así como os navieiros e capitáns de buques, calquera que sexa o pavillón que enarboren, dos que tiveren coñecemento producidos en ou por buques civís en augas nas cales España exerce soberanía, dereitos soberanos ou xurisdición.

Sen prexuízo do anterior, os navieiros e capitáns de buques que enarboren pavillón español deberán notificar, con independencia da localización, o accidente ou incidente marítimo sufrido polos seus buques.

A obriga de notificación establecida nos parágrafos anteriores non substitúe o deber de informar as autoridades marítimas do acaecemento de accidentes e incidentes marítimos que poida recaer, en virtude de calquera outra normativa vixente, nos navieiros, propietarios e capitáns de buques.

2. As notificacións serán remitidas por calquera medio en que quede constancia, e sempre dentro das vinte e catro horas seguintes ao momento do accidente ou incidente, ao telefax 91 526 14 40 ou a calquera dos seguintes enderezos de correo electrónico: cncs@sasemar.es; cncs1@sasemar.es, e abranguerá o máximo posible de pormenores dispoñibles neses momentos, entre outros:

- a) Nome do buque e Estado de abandeiramento.
- b) Número OMI.
- c) Natureza do accidente ou incidente marítimo.
- d) Lugar en que ocorreu.
- e) Data e hora en que ocorreu o accidente ou incidente marítimo.
- f) Número de persoas mortas ou gravemente feridas.
- g) Consecuencia do accidente ou incidente marítimo para as persoas, bens e ambiente.
- h) Identificación de calquera outro buque involucrado.

3. SASEMAR e, de ser o caso, a Dirección Xeral da Mariña Mercante, de inmediato e por vía telemática, comunicarlle á Comisión permanente todos os accidentes e incidentes marítimos suxeitos ao ámbito de aplicación deste real decreto de que teña coñecemento, ben directamente ou a través doutras administracións públicas ou como resultado do deber de informar as autoridades marítimas, que recae, en virtude da normativa vixente, nos navieiros, propietarios e capitáns de buques.

Artigo 14. *Cooperación.*

1. A Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos colaborará e prestará a asistencia que lle sexa requirida nas investigacións de seguridade marítima que leven a cabo outros Estados membros da Unión Europea. Cando sexa necesario coordinaranse as actividades dos seus organismos de investigación respectivos, na medida en que sexa preciso.

2. Cando nas investigacións de seguridade marítima participen outros Estados membros, a Comisión permanente cooperará, consecuentemente, para pórse rapidamente de acordo sobre quen asumirá a función de investigador principal. Fará todo o posible para concertar os procedementos de investigación. No marco destas concertacións, outros Estados membros con intereses de consideración terán os mesmos dereitos e igual acceso aos testemuños e probas que o Estado membro que leve a cabo a investigación de seguridade marítima. Tamén terán dereito a que o seu punto de vista sexa tomado en consideración polo Estado membro que asume a función de investigador principal.

3. A realización de investigacións de seguridade marítima paralelas respecto do mesmo accidente ou incidente marítimo limitarase estritamente a casos excepcionais. En tales casos, a Comisión permanente notificaralle á Comisión Europea as razóns para a realización destas investigacións paralelas. A Comisión permanente e os Estados membros que leven a cabo investigacións de seguridade marítima paralelas cooperarán entre eles. Concretamente, os organismos de investigación implicados intercambiarán toda información pertinente que obteñan no curso das súas respectivas investigacións, en particular con vistas a chegar, na medida do posible, a unhas conclusións compartidas.

4. A Comisión permanente cando actúe como Estado membro investigador principal determinará, en colaboración cos organismos equivalentes dos demais Estados con intereses de consideración, o alcance e as modalidades prácticas da investigación de seguridade marítima, e obrará da maneira que considere máis adecuada para a consecución dos obxectivos deste real decreto e co obxecto de previr futuros accidentes e incidentes marítimos.

5. Así mesmo, previo acordo do Pleno da Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos, poderase delegar noutro Estado membro da Unión Europea a función de investigador principal, mediante acordo mutuo de ambos os Estados.

6. A Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos establecerá, en estreita colaboración coa Comisión Europea, un marco de colaboración

permanente para colaborar entre si, na medida en que sexa preciso para a consecución do obxectivo deste real decreto. Dentro do marco de colaboración permanente, acordaranse, en particular, as mellores modalidades de colaboración co obxecto de:

- a) Permitir aos órganos de investigación que compartan tanto as instalacións, os dispositivos e os equipamentos destinados á investigación técnica dos restos de naufraxio, como os equipos dos buques e outros obxectos pertinentes para a investigación de seguridade, o cal inclúe a extracción e avaliación da información procedente dos RDT e doutros dispositivos electrónicos;
- b) Prestarse mutuamente a colaboración ou os coñecementos técnicos necesarios para acometer tarefas concretas;
- c) Obter e compartir a información pertinente para analizar os datos relativos aos sinistros e para elaborar as recomendacións oportunas en materia de seguridade a escala comunitaria;
- d) Elaborar principios comúns para o seguimento das recomendacións de seguridade e para a adaptación dos métodos de investigación ao progreso técnico e científico;
- e) Xestionar adecuadamente as alertas rápidas recollidas no artigo 19;
- f) Establecer normas de confidencialidade, de conformidade co previsto na disposición adicional vixésimo sexta da Lei 27/1992, do 24 de novembro, de portos do Estado e da mariña mercante, para intercambiar, respectando as normas nacionais, os testemuños das testemuñas e o procesamento de datos e doutros documentos, incluídos os que se refiren a países terceiros;
- g) Organizar, cando proceda, actividades de formación destinadas aos investigadores;
- h) Fomentar a colaboración cos organismos de investigación de países terceiros e coas organizacións internacionais dedicadas á investigación de accidentes marítimos, nos ámbitos regulados por esta directiva;
- i) Facilitar aos organismos de investigación que leven a cabo unha investigación de seguridade toda a información pertinente.

Artigo 15. *Custos.*

1. Cando nas investigacións de seguridade marítima participen dous ou máis Estados membros da Unión Europea, as actividades respectivas serán gratuítas.
2. Cando sexa necesaria a asistencia dun Estado membro da Unión Europea que non participa na investigación de seguridade marítima, os Estados membros poranse de acordo sobre o reembolso dos gastos ocasionados pola investigación.

Artigo 16. *Colaboración con países terceiros con intereses de consideración.*

1. Nas investigacións de seguridade marítima, a Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos colaborará na medida do posible cos países terceiros con intereses de consideración.
2. Permitirase que os países terceiros con intereses de consideración participen en calquera momento, de común acordo, nunha investigación de seguridade marítima que leve a cabo a Comisión permanente.
3. Toda colaboración da Comisión permanente nunha investigación de seguridade marítima que leve a cabo un país terceiro con intereses de consideración se entenderá sen prexuízo dos requisitos en materia de investigación de seguridade marítima e de elaboración de informes que establece a Directiva 2009/18/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 23 de abril de 2009, pola que se establecen os principios fundamentais que rexen a investigación de accidentes no sector do transporte marítimo e se modifican as directivas 1999/35/CE do Consello, do 29 de abril de 1999, e 2002/59/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 27 de xuño de 2002. Cando un país terceiro con intereses de consideración asuma a función de investigador principal nunha investigación de seguridade marítima en que participe a Comisión permanente, esta poderá decidir non efectuar unha investigación de seguridade marítima paralela, sempre que a investigación de seguridade

marítima dirixida polo país terceiro se leve a cabo de conformidade co Código OMI para a investigación de accidentes e incidentes marítimos.

Artigo 17. *Dos informes sobre accidentes e incidentes marítimos.*

1. Toda investigación de seguridade marítima que se leve a cabo conforme este real decreto dará lugar á publicación dun informe, presentado nun formato que definirá a Comisión permanente de conformidade coas seccións pertinentes do anexo I.

A Comisión permanente poderá decidir que unha investigación de seguridade marítima que non se refira a un accidente marítimo moi grave ou, se for o caso, grave, e cuxos resultados non teñan a posibilidade de previr futuros accidentes e incidentes, se limite a un informe simplificado, que será publicado.

2. A Comisión permanente fará todo o posible para pór os informes mencionados no número 1, incluídas as súas conclusións e calquera posible recomendación, á disposición do público e, moi especialmente, de todo o sector marítimo, no prazo de 12 meses a partir da data do sinistro. Se non fose posible presentar a tempo o informe definitivo, deberase publicar un informe provisional no dito prazo.

3. A Comisión permanente cando actúe como investigadora principal remitirá un exemplar do informe definitivo, simplificado ou provisional, á Comisión Europea. Así mesmo, deberá ter en conta os comentarios técnicos que a Comisión Europea poida formular sobre os informes definitivos que non afecten o fondo das conclusións co propósito de mellorar a calidade do informe.

4. Os informes das investigacións de seguridade aprobados pola Comisión permanente serán publicados en formato electrónico e postos á disposición do público na páxina web da Comisión (<http://www.ciaim.es>).

Artigo 18. *Das recomendacións sobre seguridade.*

1. A Administración marítima velará por que as recomendacións sobre seguridade formuladas pola Comisión permanente sexan debidamente tidas en conta polos seus destinatarios e, se é o caso, reciban un adecuado seguimento de acordo coas lexislacións comunitaria e internacional.

2. Cando proceda, a Comisión permanente ou a Comisión Europea poderán formular recomendacións sobre seguridade baseándose nunha análise resumida dos datos e nos resultados xerais das investigacións de seguridade marítima realizadas.

Artigo 19. *Sistema de alerta rápida.*

A Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos poderá emitir unha alerta rápida. Non obstante, cando durante a investigación se determine que é preciso tomar medidas urxentes a escala comunitaria para evitar riscos de accidentes e incidentes marítimos futuros, a Comisión permanente informará a Comisión Europea da necesidade de emitir unha alerta rápida.

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

A Comisión permanente notificará á Comisión Europea os accidentes e incidentes marítimos axustándose ao modelo que figura no anexo II. Así mesmo, transmitiránlle os datos que produza a investigación de seguridade marítima conforme o esquema da base de datos EMCIP (European Marine Casualty Information Platform).

Así mesmo, a Comisión permanente notificará á Comisión Europea as autoridades con dereito de acceso á dita base de datos.

Artigo 21. *Trato xusto da tripulación.*

De conformidade coa lexislación vixente, a Comisión permanente e, de ser o caso, as autoridades involucradas aplicarán as disposicións pertinentes das directrices da OMI sobre o trato xusto da tripulación en caso de accidente marítimo.

Artigo 22. *Iniciación da investigación.*

1. Cando o secretario da Comisión tiver coñecemento dun acaecemento, procederá á súa cualificación inicial. Se o acaecemento é cualificado como accidente marítimo moi grave nomeará un investigador encargado e o resto dos investigadores de campo, que formarán o equipo de investigación, e ordenará o inicio da investigación técnica. Se é cualificado como accidente grave ou incidente marítimo decidirá iniciar a investigación, procedendo como no caso anterior, se considera que se poden obter conclusións en materia de seguridade marítima ou de prevención da contaminación mariña procedente de buques.

2. O investigador encargado, co equipo de investigación, realizará cantos actos sexan necesarios para a debida investigación técnica dos feitos ocorridos.

3. O secretario poderá encomendar parcial ou totalmente a realización dos traballos de investigación que precise en determinados casos, pero sempre baixo a súa dirección e control, ás capitanías marítimas.

Artigo 23. *Do resultado da investigación.*

1. Ao finalizar cada investigación, o investigador encargado elevará os resultados da investigación ao secretario da Comisión, quen elaborará un informe técnico do accidente ou incidente marítimo que incluíra as súas conclusións e recomendacións sobre a forma de previlos.

2. O informe técnico comprenderá unha relación detallada dos datos obtidos e a determinación das causas do accidente ou incidente marítimo de maneira clara e concisa. Así mesmo, relacionaranse as anomalías, deficiencias, irregularidades e circunstancias que directa ou indirectamente puideron influír no accidente ou incidente. A elaboración do informe técnico non prexulgará en ningún caso a decisión que poida recaer en vía xudicial, non perseguirá a avaliación de responsabilidades nin a determinación de culpabilidades.

3. O secretario elevará o informe ao Pleno da Comisión, que adoptará a resolución que proceda.

Disposición adicional primeira. *Medios humanos e materiais.*

O Ministerio de Fomento dotará a Comisión permanente de investigación de accidentes marítimos dos medios persoais e materiais necesarios para levar a cabo a súa misión.

Así mesmo, o mencionado ministerio librará os medios necesarios para a remuneración dos asesores técnicos e o pagamento dos estudos técnicos cando sexa necesario.

Disposición adicional segunda. *Designación de suplentes.*

Os membros do Pleno da Comisión serán substituídos por membros suplentes nos casos de ausencia, vacante, enfermidade ou outra causa legal; en caso de ausencia do vicepresidente designado, actuará como tal o vogal de máis idade. A designación dos suplentes efectuarase da mesma forma ca a dos titulares, segundo o disposto no artigo 6.

Disposición adicional terceira. *Autorización ao director xeral da Mariña Mercante.*

Autorízase o director xeral da Mariña Mercante a aplicar as resolucións dos diversos comités da Organización Marítima Internacional (OMI), coa finalidade de harmonizar criterios de interpretación en materia de seguridade marítima, da navegación, da vida humana no mar e de prevención e loita contra a contaminación mariña.

Disposición adicional cuarta. *Notificación á Comisión Europea.*

A Comisión permanente de investigación de accidentes marítimos notificaralle á Comisión Europea a información dos accidentes e incidentes, en que participou, de acordo co procedemento establecido en relación co funcionamento da base de datos europea sobre accidentes e incidentes marítimos.

Disposición transitoria primeira. *Expedientes en tramitación.*

Os expedientes sobre accidentes marítimos iniciados con anterioridade á entrada en vigor deste real decreto continuarán a súa tramitación ata a súa finalización de acordo co establecido en Real decreto 862/2008, do 23 de maio, polo que se regula a investigación dos accidentes e incidentes marítimos e a Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos.

Disposición transitoria segunda. *Adaptación da composición do número de membros da Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos.*

Os actuais vogais da comisión continuarán no seu cargo ata que expire o termo do seu actual mandato conforme o artigo 6.4, ou ata que se produza algunha das circunstancias sinaladas no artigo 6.5 deste real decreto.

A designación de novos vogais terá lugar a partir do momento en que o número total de vogais con mandato vixente sexa inferior a seis.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Queda derogado o Real decreto 862/2008, do 23 de maio, polo que se regula a investigación dos accidentes e incidentes marítimos e a Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos.

Disposición derradeira primeira. *Título competencial.*

Este real decreto dítase ao abeiro do establecido no artigo 149.1.20.^a da Constitución, que atribúe ao Estado a competencia exclusiva en materia de mariña mercante.

Disposición derradeira segunda. *Incorporación de dereito da Unión Europea.*

Mediante este real decreto incorpórase ao dereito español a Directiva 2009/18/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 23 de abril de 2009, pola que se establecen os principios fundamentais que rexen a investigación de accidentes no sector do transporte marítimo e se modifican as directivas 1999/35/CE do Consello, do 29 de abril de 1999, e 2002/59/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 27 de xuño de 2002.

Disposición derradeira terceira. *Habilitación para o desenvolvemento normativo.*

Autorízase o ministro de Fomento para ditar cantas disposicións complementarias sexan precisas para o mellor cumprimento deste real decreto. Autorízase o secretario xeral de Transportes para actualizar o contido dos anexos I e II, cando veña exixido por modificacións da Directiva 2009/18/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 23 de abril de 2009, e o anexo III cando existan especiais circunstancias que así o aconsellen.

Disposición derradeira cuarta. *Entrada en vigor.*

Este real decreto entrará en vigor o 17 de xuño de 2011.

Dado en Barcelona o 10 de xuño de 2011.

JUAN CARLOS R.

O ministro de Fomento,
JOSÉ BLANCO LÓPEZ

ANEXO I

Contido dos informes de investigación de seguridade marítima

Encabezamento

Nel manifestarase o obxectivo único da investigación de seguridade marítima, e indicarse que unha recomendación sobre seguridade non pode dar lugar en ningún caso á presunción de culpa ou de responsabilidade e que a elección do contido e o estilo do informe se efectuaron sen intención de que este poida ser utilizado nun procedemento xudicial.

(O informe non deberá facer referencia aos testemuños das testemuñas nin poderá establecer vínculo ningún entre as persoas nel mencionadas e as persoas que testemuñaron no curso da investigación de seguridade marítima.)

1. Síntese.—Neste número expóranse os feitos do accidente ou incidente marítimo (descrición do ocorrido, con indicación de data e hora, localización e desenvolvemento) e indicarse se se produciron mortes, lesións, danos ao buque, á súa carga, a terceiros ou ao ambiente.

2. Datos obxectivos.—Este número contén unha serie de seccións independentes en que se proporciona o número suficiente de datos que o organismo de investigación considere obxectivamente motivados para a análise correspondente e a facilitación da comprensión do caso.

Nas ditas seccións incluíranse, en particular, os seguintes datos:

2.1 Datos do buque:

Pavillón/rexistro,
Identificación,
Características principais,
Propiedade e xestión,
Pormenores de construción,
Dotación mínima de seguridade,
Carga autorizada.

2.2 Pormenores da viaxe:

Portos de escala,
Tipo de viaxe,
Información relativa á carga,
Dotación.

2.3 Información relativa ao accidente ou incidente marítimo:

Tipo de accidente ou incidente marítimo,
Data e hora,
Situación e localización do accidente ou incidente marítimo,
Contornos exterior e interior,
Operacións do buque e tramo da viaxe,
Lugar a bordo,
Datos relativos a factores humanos,
Consecuencias (para as persoas, o buque, a carga, o ambiente, etc.).

2.4 Intervención das autoridades en terra e reacción dos servizos de emerxencia:

Quen interveu?,
Medios utilizados,
Rapidez da reacción,
Medidas adoptadas,

Resultados obtidos.

3. Descrición detallada.—Neste número efectuarase unha reconstrución do ocorrido, respectando a secuencia cronolóxica dos acontecementos antes, durante e despois do accidente ou incidente marítimo, e indicando o papel de cada elemento involucrado (persoas, materiais, ambiente, equipamento ou axente externo). A descrición detallada cubrirá un período cuxa amplitude dependerá do momento en que se produciron os acontecementos accidentais específicos que contribuíron directamente ao acaecemento do accidente ou incidente marítimo. Neste número tamén se incluírán todos os detalles pertinentes da investigación de seguridade levada a cabo, incluídos os resultados dos exames ou probas.

4. Análise.—Este número contén unha serie de seccións independentes en que se proporcionará unha análise de cada acontecemento vinculado ao accidente, xunto con observacións relativas aos resultados dos exames ou probas levados a cabo durante a investigación de seguridade marítima e ás medidas de seguridade que xa se adoptaron para previr accidentes marítimos.

As seccións tratarán cuestións como as que se indican a continuación:

Contexto do acontecemento accidental e o seu contorno,
Erros e omisións humanos, acontecementos relacionados con materiais perigosos, factores ambientais, fallos dos equipamentos e factores externos,
Outros factores que contribúsen e garden relación coas funcións desempeñadas por persoas concretas, as operacións a bordo, a xestión en terra ou elementos normativos.

A análise e as observacións permiten elaborar conclusións lóxicas en que quedan expostos todos os factores involucrados e, en particular, aqueles que implican riscos e para os cales se destinan uns medios de prevención de accidentes ou de supresión e redución das consecuencias considerados ineficaces ou inexistentes.

5. Conclusións.—Este número permite facer a recapitulación dos factores involucrados e os medios de protección ineficaces ou inexistentes (materiais, funcionais, simbólicos ou de procedemento) que exixen a adopción de medidas de seguridade para previr accidentes marítimos.

6. Recomendacións sobre seguridade.—Cando proceda, neste número do informe recolleranse as recomendacións sobre seguridade formuladas a partir da análise e as conclusións, en relación con ámbitos concretos (lexislación, deseño, procedementos, inspección, xestión, saúde e seguridade no traballo, formación, reparacións, mantemento, asistencia en terra e reacción dos servizos de emerxencia).

As recomendacións sobre seguridade teñen como destinatarios os axentes máis indicados para as pór en práctica (armadores, xestores, organizacións recoñecidas, autoridades marítimas, servizos de tráfico marítimo, servizos de emerxencia, organizacións marítimas internacionais e institucións europeas), co fin de previr accidentes marítimos.

Tamén figurarán neste número as recomendacións provisionais sobre seguridade que se puidesen formular ou calquera outra medida de seguridade adoptada durante a investigación de seguridade marítima.

7. Apéndices.—Cando proceda, xuntarase ao informe, en formato impreso ou electrónico, a información que se sinala a continuación (a lista non é exhaustiva):

Fotografías, imaxes de vídeo, gravacións sonoras, cartas náuticas, debuxos,
Normas aplicables,
Terminoloxía técnica e abreviaturas utilizadas,
Estudos de seguridade específicos,
Outras informacións.

ANEXO II

Datos de notificación de accidentes ou incidentes marítimos

Parte da plataforma europea de información sobre accidentes marítimos

Nota: o subliñado dos números sinala as epígrafes en que se deben comunicar os datos relativos a cada buque implicado en todo accidente ou incidente marítimo que afecte máis dun buque.

01. Estado membro competente/persoa de contacto.
02. Estado membro investigador.
03. Función asumida polo Estado membro.
04. Estado ribeirío afectado.
05. Número de Estados con intereses de consideración.
06. Estados con intereses de consideración.
07. Entidade notificadora.
08. Hora da notificación.
09. Data da notificación.
10. Nome do buque.
11. Número IMO/letras distintivas.
12. Pavillón.
13. Tipo de accidente ou incidente marítimo.
14. Tipo de buque.
15. Data do accidente ou incidente marítimo.
16. Hora do accidente ou incidente marítimo.
17. Situación-latitude.
18. Situación-lonxitude.
19. Localización do accidente ou incidente marítimo.
20. Porto de saída.
21. Porto de destino.
22. Dispositivos de separación do tráfico.
23. Tramo da viaxe.
24. Operacións do buque.
25. Lugar a bordo.
26. Vítimas mortais:
Tripulación.
Pasaxeiros.
Outras vítimas.
27. Lesións graves:
Tripulación.
Pasaxeiros.
Outras vítimas.
28. Contaminación.
29. Danos sufridos polo buque.
30. Danos sufridos pola carga.
31. Outros danos.
32. Descrición sucinta do accidente ou incidente marítimo.
33. Breve descrición das razóns para non realizar unha investigación de seguridade marítima.

ANEXO III

Documento acreditativo dos investigadores de campo

A tarxeta de identidade dos investigadores de campo, que deberá incluír unha tradución ao idioma inglés, terá o seguinte contido:

1. Referencia a que aquela é expedida pola Secretaría Xeral de Transportes do Ministerio de Fomento do Estado español.
2. Nome, apelidos e fotografía recente do seu titular.
3. Indicación de ser persoal e intransferible.
4. Sinatura do titular da tarxeta de identidade.
5. Declaración en que se indique que o titular do documento está autorizado para realizar a investigación de accidentes e incidentes marítimos a que se refire o artigo 12 do Real decreto/2011, do, polo que se regula a investigación dos accidentes e incidentes marítimos e a Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos.