



**Universidad
de La Laguna**

Escuela politécnica superior de ingeniería
Sección de Náutica, Máquinas y Radioelectrónica Naval

Trabajo de fin de grado

Visibilidad de los informes de accidentes: Buque Assalama

Grado en Náutica y Transporte Marítimo

Alumno: Erika González Cruz

Director: Dr. D. José Agustín González Almeida

Septiembre 2020


D. José Agustín González Almeida, Profesor de la UD de Ingeniería Marítima, perteneciente al Departamento de Ingeniería Agraria, Náutica, Civil y Marítima de la Universidad de La Laguna certifica que:

D^a. Erika González Cruz, ha realizado bajo mi dirección el trabajo fin de grado titulado: Visibilidad de los informes de accidentes: Buque Assalama.

Revisado dicho trabajo, estimo reúne los requisitos para ser juzgado por el tribunal que sea designado para su lectura.

Para que conste y surta los efectos oportunos, expido y firmo el presente Certificado.

En Santa Cruz de Tenerife a 24 de septiembre de 2020.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'José Agustín González Almeida', with a horizontal line drawn underneath it.

Fdo.: José Agustín González Almeida.

Director del trabajo.

Contenido

Contenido.....	2
Resumen.....	3
Abstract.....	5
Objetivos	6
Normativa OMI sobre visibilidad de los informes de accidentes:	7
Normativa española sobre accidentes marítimos	11
Antecedentes y datos del buque	13
Comparativa entre su visibilidad.....	21
España:.....	21
Marruecos:	21
Panamá:	22
Caso buque Assalama y responsabilidades.....	23
Compañía Naviera Armas:	23
Aseguradora:	23
¿Cómo terminó en los juzgados?:.....	24
El tema del buque encallado:	24
Discrepancias de versiones (medios)	25
Conclusiones	30
Conclusions.....	31
Bibliografía	32

Tabla de Ilustraciones

Ilustración 1. M/S ASSALAMA. © Foto Carlos Pérez. Fuente: faktaomfartyg.se	6
Ilustración 2. Maqueta del Botnia conservada en el Finnish Maritime Museum en Maritime Center Vellamo en Kotka, Finlandia. Fuente: commons.wikimedia.org	13
Ilustración 3. Costado del Botnia tras su colisión con el Ilmatar fotografiado en el puerto de Turuk. Fuente: commons.wikimedia.org	14
Ilustración 4. El buque operado por la naviera Trasmediterránea. Fuente: Gunhild Babe	15
Ilustración 5. Assalama operando originalmente como Botnia. Fuente: (© Igor Dilo) shipspotting.com	16
Ilustración 6. Assalama como Ciudad de La Laguna. Fuente: balticshipping.com	19
Ilustración 7. Assalama como Volcán de Tenagua. Fuente: balticshipping.com	20
Ilustración 8. Assalama embarrancado en las costas de Marruecos. Fuente: balticshipping.com	20
Ilustración 9. Assalama como Ciudad de La Laguna. Fuente: puentedemando.com	25
Ilustración 10. Assalama. Fuente: shipspotting.com	26
Ilustración 11. Botes-lanchas de rescate. Foto Capt. Mark A. Fuente: blogs.grupojoly.com	27
Ilustración 12. Puerto de Tarfaya en el momento del accidente. Fuente: atalayar.com	28
Ilustración 13. Puerto de Tarfaya en la actualidad. Fuente: biosferadigital.com	28
Ilustración 14. Imagen de Google Maps de la situación del naufragio. Fuente: Elaboración propia	29

Resumen

El Assalama era un ferry de pasajeros que quedó varado en Tarfaya el 30 de abril de 2008. Sus 113 pasajeros fueron rescatados, así como la tripulación.

El siguiente trabajo se basa en el primer intento cómo tema para el mismo, es decir, este trabajo se basará en mi intento inicial de usar el accidente del buque Assalama de la Naviera Armas como tema para este trabajo de fin de grado.

El buque en cuestión habría sufrido un accidente en costas de Marruecos en uno de sus viajes habituales y debido a una vía de agua tuvo que abortar la idea de volver a costas canarias, ya que, la avería ocurrió al poco de salir de puerto y el barco en la actualidad aún se encuentra en el sitio donde quedó encallado.

Este caso actualmente en cuanto a sus responsabilidades dentro de la justicia española se encuentra solucionado tras haber pasado por el Juzgado por lo Mercantil número 1 de Las Palmas de Gran Canaria y posteriormente por la Audiencia Provincial. Este paso por los tribunales dentro de España sólo resuelve uno de los problemas respecto al pasaje, el de su equipaje y vehículos.

Debido a ello en este trabajo quiero resolver algunos detalles sobre la visibilidad de los informes y que países deberían hacerlos y mostrarlos, algunos detalles que han quedado sin resolver cómo quién debería hacerse cargo del buque Assalama aún encallado en costas marroquíes.

Abstract

The Assalama was a passenger ferry that was beached at Tarfaya on April 30, 2008. All 113 passengers were rescued as well as the crew.

This assignment is based on the initial idea for it, in other words, this project base is the idea of working in the idea of using Naviera Armas's vessel Assalama accident as the principal focus on this project.

The vessel suffered an accident on Morocco coast on a routine trip from Tarfaya to Lanzarote, but because of a leak they had to abort the original route because of the proximity to Tarfaya's port, and nowadays the vessel still remains in the place where it ran aground.

Currently in respect of responsibility in Spanish justice this case went to the tribunals and was resolved having passed by Juzgado de lo Mercantil número 1 de Las Palmas de Gran Canaria and later on at the Audiencia Provincial. But this just resolves the civil responsibilities of this accident concerning the passengers, both luggage and vehicles.

Because of this on the present project I would like to resolve some of the details about accident reports, which countries should have them done and show them, some details that are still unresolved like who should take care of the abandoned vessel Assalama still ran aground on Morocco coast.

Objetivos

Con este trabajo pretendo resolver dudas que me surgieron cuando comencé a leer sobre el caso, algunos relacionados directamente con las normativas vigentes, cómo quién debe tener los informes de los accidentes (de manera pública respecto a los países), quién es realmente el que debe hacerse cargo del buque aún en aguas marroquíes, realmente el accidente según informes sólo fue una vía de agua y no hay ninguna indicación de problemas de revisión o similares por parte de la tripulación (en primera instancia lo que se conoce del caso judicial aquí en España no contempla esto sino la actuación cuando se conoce el problema), y el cuál es el motivo principal de que este trabajo no sea sólo del accidente que contempla el informe del accidente.



Ilustración 1. M/S ASSALAMA. © Foto Carlos Pérez. Fuente: faktaomfartyg.se

Normativa OMI sobre visibilidad de los informes de accidentes:

En primer lugar, es necesario saber qué normativas dentro de la OMI y qué convenios están relacionados con los accidentes marítimos.

Tras entrar en la propia página de la OMI se pueden observar las dos principales fuentes en cuanto a normativa de accidentes, por un lado, tenemos el SOLAS y el Convenio MARPOL.

En primer lugar, el SOLAS de forma específica la propia OMI señala la regla I/21 en su apartado sobre siniestros. Esta regla está dentro del apartado del capítulo I parte C que habla sobre siniestros, a continuación, se exponen los apartados de dicha regla para que se vea su importancia.

“a) Cada Administración se obliga a investigar todo siniestro sufrido por cualquier buque suyo sujeto a las disposiciones del presente Convenio cuando considere que la investigación puede contribuir a determinar cambios que convendría introducir en las presentes Reglas~~###~~. (alusión al pie de página)

b) Cada Gobierno Contratante se obliga a facilitar a la Organización la información que sea pertinente en relación con las conclusiones a que se llegue en estas investigaciones. Ningún informe o recomendación de la Organización basados en esa información revelarán la identidad ni la nacionalidad de los buques afectados, ni atribuirán expresa o implícitamente responsabilidad alguna a ningún buque o persona.” [2]

Dentro del pie de página se hace alusión a una resolución la “A.849(20)”, de la cual se mostrarán lo más importante a continuación. Esta resolución es importante, ya que, especifica qué países realizarán

las investigaciones. De aquí se extrae que tanto el país en el cual sucede el siniestro (en este caso sería Marruecos), como el país del abanderamiento (Panamá en el caso en cuestión) se ven en la obligación en caso del país del abanderamiento y en su derecho en el caso del país en el que sucede, aunque más adelante la misma resolución dice:

“Cuando ocurra un siniestro o suceso marítimo en el mar territorial de un Estado, los Estados de abanderamiento y ribereños, en reconocimiento de las obligaciones de aquel Estado para con sus ciudadanos y del estado jurídico del mar territorial en virtud de lo dispuesto en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, cooperarán en todo lo posible y decidirán por acuerdo mutuo qué Estado debe asumir la función de investigador principal.” [3]

Sabiendo que dicho investigador principal será encargado de la coordinación y el investigador será nombrado por este Estado, si bien dentro del informe que este Estado realice deberán constar las opiniones de otros Estados interesados, se contempla que será la normativa del Estado que investiga la que se tendrá en cuenta para la investigación.

También se contempla la colaboración, permitiendo a todos los Estados interesados el acceso a pruebas, testigos, copias de la documentación o similares, y cómo en el anterior caso se contempla que sus opiniones estén en el informe final del siniestro.

Dentro de esta resolución viene una de las dudas más importantes en este trabajo y es en el onceavo apartado que se aborda la publicación de los informes y su envío a la OMI en el cuál este apartado es el que lo menciona:

“12.1 El Estado investigador principal enviará una copia del proyecto de informe final a todos los Estados con intereses de consideración, instándolos a formular a la mayor brevedad observaciones de importancia y bien fundadas acerca del informe. Si el Estado investigador principal recibe observaciones antes de transcurridos 30 días, o en un plazo señalado por mutuo acuerdo, modificará el proyecto de informe final a fin de incorporar la esencia de las observaciones, o bien adjuntará éstas al informe final. Si el Estado investigador principal no recibe observaciones transcurrido el plazo señalado por mutuo acuerdo, enviará el informe final a la Organización siguiendo las prescripciones aplicables y lo hará publicar.”

[3]

De aquí se extrae que sería el Estado investigador el que publicaría el informe relativo al siniestro.

Del Convenio MARPOL la OMI nos señala dos artículos en uno se remarca el hecho de mandar los informes a los Estados interesados y a la propia OMI, y el otro en que se realizarán investigaciones de todos los siniestros y serán remitidos a la OMI para considerar nuevas aportaciones a los convenios.

Se remarcan en estos artículos, el Protocolo I, que se encuentra al comienzo del mismo convenio MARPOL. Este protocolo que se menciona es sobre **“Disposiciones para formular los informes sobre sucesos relacionados con sustancias perjudiciales”**, este protocolo remarca muchas enmiendas, es decir, todas las cosas de este protocolo se encuentran en otras enmiendas, pero todos sus anexos relacionados con la contaminación marina.

A parte de estos más que remarcables convenios tenemos el Código sobre investigación de siniestros, cuya primera publicación es

de noviembre de 1997, su última revisión fue en el 2008, un mes después del accidente. Si bien dicho es el más prometedor para saber cómo se ha realizado la investigación, no está adscrito al convenio SOLAS hasta el 2010 que es cuando entra en vigor, aunque a continuación resaltaremos lo más importante de la versión del 1997 (aprobada en 1999).

De las dos veces que se habla de la publicación de informes, una comprende la similitud de los informes (formas, tipo de investigación etc.) para facilitar la publicación, la segunda es el apartado que más nos interesa y del que se extrae el siguiente párrafo.

“12.3 Los informes, o las partes pertinentes de los mismos, sobre las circunstancias y causas de los siniestros marítimos se finalizarán lo antes posible, y se pondrán a disposición del público y del sector para mejorar la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio marino mediante una mayor conciencia de los factores que se conjugan para causar los siniestros.”. [6]

Si bien aquí deja claro el detalle de poner a disposición del público dichos informes, lo que se deberá investigar es si todos los Estados que son importantes para este caso lo han hecho.

Normativa española sobre accidentes marítimos

La normativa española acerca de seguridad se encuentra en la misma página que se encuentran los informes de accidentes, en un apartado de normativa donde aparecen tanto la normativa internacional como la nacional.

En primer lugar, que normativa es importante o relevante para la investigación del accidente, tanto internacional como nacional:

- Convenio SOLAS.
- Resolución 851 de la 20 asamblea de la OMI (investigación de siniestros y sucesos marítimos).
- Convenio para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL 73/78).
- Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias (Convenio de Londres 1972).
- RD 393/96 Sobre practicaje (si bien el interesante sería el equivalente marroquí).
- Orden 14.4.88 Comisión para la investigación de los accidentes marítimos.

De estos reglamentos, convenios, órdenes y reales decretos se han saltado los RD de contaminación, ya que, el buque se encuentra en aguas marroquíes si bien se dejan los internacionales. Además de los relacionados con tripulación mínima, si bien en caso de ser necesarios se añadirán en el momento de nombrarlos.

Centrados en la visibilidad de estos informes, se sabe que entre los accidentes del 2008 (nuestro accidente fue el 30 de abril de 2008)

lo que observamos son desde dos zonas distintas de la página las investigaciones posteriores a 2000 hasta el 2008 (excluyendo de septiembre en adelante) con un número digamos reducido de investigaciones por año, y en la página accediendo por la comisión de investigación encontramos accidentes del 2008 en adelante. En conclusión, nuestra investigación está excluida de la segunda zona (aparentemente más actualizada) donde aparecen además colaboraciones con otros países.

Aquí toca preguntarse, puede deberse el hecho de que dicho informe no lo encontremos a que la comisión de investigación no había sido creada aún. La orden que anteriormente se expone está en vigor desde 1988 que es la fecha de la primera orden, que es actualizada en el 2008. De la primera orden (en vigor en el momento del accidente) se resaltan:

- Los informes serían técnicos y no atribuyen responsabilidades a nadie (buque o persona).
- La comunicación de informes a la OMI e interesados según convenios

En el 2008 esta comisión es sustituida por la CIAIM, aunque este hecho corresponde a la actualización de la orden anterior, es decir, después del accidente.

Antecedentes y datos del buque

El buque nace para cubrir rutas en la zona del norte de Europa, construido en un astillero de Helsinki el Wärstsilä nació el buque Botnia, como ya se comenta en un principio estaba construido para llevar un máximo de 162 pasajeros en literas y 880 en asientos.



Ilustración 2. Maqueta del Botnia conservada en el Finnish Maritime Museum en Maritime Center Vellamo en Kotka, Finlandia. Fuente: commons.wikimedia.org

El buque fue botado un año tras el comienzo de su construcción en 1966, la compañía que mandó su construcción fue la Silja Lines y este buque cubría las rutas Turku-Mariehamn y Langnäs-Stockoholm y también en la línea Turku-Mariehamn y Langnäs-Norrtälje.

En una de estas rutas tiene su primer accidente el 28 de noviembre de 1968, una colisión con el ferry Ilmatar en el puerto de Langnäs, en esta ocasión hubo 3 muertos y 7 heridos graves. El 22 de agosto de 1972 chocó de nuevo pero esta vez contra el propio puerto de Langnäs, debido en esta ocasión a una mala situación

meteorológica. Cuando tuvo lugar este accidente el barco había cambiado de sociedad, pero siguiendo la misma ruta y siendo de la misma compañía.



Ilustración 3. Costado del Botnia tras su colisión con el Ilmatar fotografiado en el puerto de Turuk. Fuente: commons.wikimedia.org

En 1975 trasmediterránea pasó a comprar el buque y lo llamó Ciudad de la Laguna. Días después de la compra del buque sufre un nuevo accidente de camino a Cádiz, un abordaje con el buque islandés Hvalvik, conllevó una avería grave en el yelmo de estribor, pero tras una revisión retomó rumbo a Cádiz; tras lo cual viajó a Canarias para cubrir la ruta Las Palmas-Santa Cruz.

Hasta 1992 realizó viajes entre las islas y este año pasa a cubrir rutas conectando zonas del sur de la Península y en algunos casos con Marruecos.



Ilustración 4. El buque operado por la naviera Trasmediterránea. Fuente: Gunhild Babe.

Fue adquirido en el 1998 por la Naviera Armas, adquiriendo entonces el nombre de Volcán de Tenagua, y en principio haría viajes de estilo crucero enfocado al mercado turístico.

Cuando Trasmediterránea dejó de operar en las islas este fue uno de los buques que iba a cumplir dichas rutas, aunque unas averías impidieron su estreno.

Hasta 2007 que se inauguró la línea con Tarfaya que fue en el que el buque tuvo su último accidente en el 2008. El 30 de abril de ese año, tras colisionar contra el muelle de Tarfaya, Marruecos, en su salida hacia Puerto del Rosario, (Fuerteventura, Canarias), se le abrió una vía de agua que comenzaría a inundar el buque, embarrancando a 5 minutos del puerto sin posibilidad de reflotamiento.

El buque, construido en 1967 en el Astillero Oy Wärtsilä Ab, Helsinki, Finlandia, bajo el nombre de BOTNIA, presenta las siguientes características principales:



Ilustración 5. Assalama operando originalmente como Botnia. Fuente: (© Igor Dilo) shipspotting.com

- Buque con proyecto de construcción número 384.
- Dimensiones. 101,60 m x 18,53 m x 4,90 m.
- Brt / Nrt / Dwt. 3514 / 1083 / 1220.
- 2001. GT / DWT. 6317 / 1229.
- Maquinaria. Ocho motores diesel Wärtsilä-Vaasa 814TK.
- Potencia. 6140 kW.
- Pasajeros. 1042
- Camarotes. 198.
- Coches. 195.
- Camiones. 24.
- N° IMO 6712631.
- Velocidad 19 nudos.
- Sociedad de Clasificación International Register of Shipping 2/7/2007 Bureau.
- Clasificación Veritas 6/4/1999 Loyds Register of Shipping 30/10/1967.
- Buques gemelos. FLORIA.

El buque es una versión modificada de los buques Skandia y Nordia. Lo más relevante fue la elección de la máquina, que básicamente constaba de 8 motores auxiliares que podían encenderse y apagarse según fuera necesario, sin ser por ello catalogado como diésel-eléctrico.

A continuación, exponemos una breve memoria del periodo de tiempo en que el buque estuvo en servicio y las cuestiones más relevantes

- 02/03/1967. Se produce su botadura y es bautizado siendo su madrina la Sra. Disan von Rettig.
- 30/10/1967. Entregado a Ab Siljarederiet Ab, Turku, Finlandia.
- 01/11/1967 - 14/11/1967. Operando entre Turku - Mariehamn / Långnäs - Estocolmo.
- 15/11/1967 - 05/12/1967. Operando entre Turku - Mariehamn / Långnäs - Norrtälje.
- 05/12/1967 - 17/04/1968. Operando entre Turku - Mariehamn / Långnäs - Estocolmo.
- 27/04/1968 - 16/05/1968. Operando entre Turku - Mariehamn / Långnäs - Norrtälje.
- 16/05/1968 - 25/05/1968. Operando entre Turku - Mariehamn / Långnäs - Estocolmo.
- 25/05/1968 - 15/09/1968. Operando entre Turku - Mariehamn / Långnäs - Norrtälje.
- 15/09/1968 - 28/11/1968. Desplegado entre Turku - Mariehamn / Långnäs - Estocolmo.
- 28/11/1968. Se produce una colisión entre el buque ILMATAR en la niebla en las afueras de Långnäs, produciéndose 3 fallecidos y 7 personas resultan gravemente heridas, uno de ellos muere más tarde en el hospital de Mariehamn. Posteriormente el BOTNIA se traslada a Långnäs, donde se descarga. NORDIA lleva pasajeros a Norrtälje, HOLMIA lleva carga a Estocolmo. La causa principal se debe a un error humano por la falta de pericia a la hora de navegar con radar.
- 17/12/1968. Operando entre Turku - Mariehamn / Långnäs - Estocolmo.

- 30/05/1969 - 31/08/1969. Operando entre Turku - Mariehamn / Långnäs - Norrtälje.
- 01/09/1969 - 13/04/1970. Operando entre Turku - Mariehamn / Långnäs - Estocolmo.
- 13/04/1969 - 30/04/1970. Operando entre Turku - Mariehamn / Långnäs - Norrtälje.
- 30/04/1970. Vendido a Ångfartygs Ab Bore, Turku, Finlandia, en una reorganización de Ab Siljarederiet Ab, Turku. Es repintado durante una visita al astillero de Finnboda.
- 06/05/1970 - 15/05/1970. Operando entre Turku - Mariehamn / Långnäs - Estocolmo.
- 36/05/1970 - 30/09/1970. Operando entre Turku - Mariehamn / Långnäs - Norrtälje.
- 01/10/1970 - 01/1971. Operando entre Turku - Mariehamn / Långnäs - Estocolmo.
- 01/1971. Operando entre Turku - Mariehamn / Långnäs - Norrtälje.
- 22/08/1972. El buque colisiona con el muelle de Långnäs, así como una pequeña colisión con el buque TRE-MÅSAR.
- 22/03/1975. Vendido a la Compañía Trasmediterránea SA Santa Cruz de Tenerife, España por 20.385.000 FIM para entregar en junio.
- 28/03/1975. Colisiona con el muelle de Mariehamn.
- 21/05/1975. Llegada a Rauma para la entrega a los nuevos propietarios.
- 02/06/1975. Adquirido en Rauma. Renombrado CIUDAD DE LA LAGUNA.



Ilustración 6. Assalama como Ciudad de La Laguna. Fuente: balticshipping.com

- 05/06/1975. Rauma partió hacia Helsinki.
- 06/09/1975. Parte de Helsinki hacia Kiel.
- 11/06/1975. Colisiona con un carguero en la esclusa de Holtenau. Reparado en HDW Kiel.
- 14/06/1975. Llegada a Cádiz.
- 19/07/1975 - 21/07/1975. Partió de Cádiz con destino Santa Cruz de Tenerife.
- 29/07/1975. Operando entre Palmas - Santa Cruz de Tenerife.
- 12/1975 - 01/1976. Realiza cinco viajes de evacuación entre Las Palmas - Villa Cisneros (Operación Golondrina)
- 1979. Operando entre Arrecife - Puerto Del Rosario.
- 1980. Operando entre Tenerife - La Palma - La Gomera - El Hierro.
- 06/1992. Operando entre Valencia - Ibiza / Málaga / Melilla - Almería y Algeciras - Ceuta.
- 1995. En otoño opera entre Almería - Melilla.
- 04/1997. Operando entre Valencia - Palma de Mallorca.
- 10/1998. Vendido a Naviera Armas SA Santa Cruz de Tenerife, España.
- 10/1998. Toma de posesión en Algeciras.
- 10/1998 - 02/1999. Reconstruido en Astilleros de Santander, Santander, España.
- 04/1999. Renombrado VOLCAN DE TENAGUA.



Ilustración 7. Assalama como Volcán de Tenagua. Fuente: balticshipping.com

- 30/05/1999. Operando en rutas diarias desde Las Palmas de Canaria.
- 2002. Nuevo puerto de salida. Arguineguín para cruceros de un día.
- 01/06/2004. Operando entre Los Cristianos - El Hierro.
- 06/2007. Renombrado ASSALAMA. Se abandera en Panamá. Registrado en Las Palmas.
- 10/12/2007. Operando entre Puerto del Rosario - Tarfaya.
- 30/04/2008. El barco embarranca frente a Tarfaya y todos los que estaban a bordo fueron evacuados.
- 02/05/2008. El buque fue declarado siniestro total.



Ilustración 8. Assalama embarrancado en las costas de Marruecos. Fuente: balticshipping.com

Comparativa entre su visibilidad

Ahora para el proyecto la pregunta es de los tres países implicados, ¿cuál realizó el informe y lo tiene público?

España:

En primer lugar, España estado para el cual hace servicio la mayor parte de los barcos de la compañía Naviera Armas, ya que, son barcos de pasaje que operan en la zona de Canarias uniendo el archipiélago y en algunos casos con otras zonas de la península y actualmente alguna ciudad de Marruecos (si bien en la actualidad en la propia página estas conexiones son con la península y no con las islas).

En España los informes de accidentes se pueden encontrar en la página del ministerio de transporte, movilidad y agenda urbana (fácilmente encontrarlo si buscamos en Google accidentes marítimos). Dentro de la página accediendo al apartado de marítimo, marco de referencia del sector encontramos el apartado para los accidentes marítimos. Ya en esta sección se encuentran apartados para facilitarnos la búsqueda, pero el buque en cuestión el Assalama no se encuentra entre los buques siniestrados de los que se tiene informe.

Marruecos:

En segundo lugar, Marruecos, Estado que debido a que es el lugar del accidente podemos presuponer como investigador principal.

Dentro de la página del gobierno marroquí se encuentra un apartado con los distintos sectores, si se permite la traducción de la página aparece un apartado de políticas públicas aquí se accede a un sector de transporte más abajo aparece un enlace para ir a la página de este “ministerio” el apartado de buques mercantes nos lleva a lo más

cercano para que estos informes sean publicados pero dentro de dicha página ninguno de los apartados ni el de seguridad marítimas tiene ningún tipo ni de enlace ni similares hacia informes de ningún tipo sólo información general.

También se encuentra el apartado de dominio público marítimo y puertos que tampoco tiene los informes de accidentes marítimos, ya que, como bien indican estos apartados toda su información son de los puertos tanto los actuales como las zonas posibles de construcción o en construcción, y información general sobre sus zonas de dominio marítimo.

Panamá:

En el caso de Panamá al igual que España fácilmente una búsqueda en Google nos lleva a la página donde se encuentran los accidentes marítimos, la cual corresponde a la autoridad marítima de Panamá. Aunque dicha página tiene información sobre accidentes (algo generalizado) no se pueden encontrar de primeras los informes sobre accidentes cómo si se puede hacer por ejemplo en la página española.

Caso buque Assalama y responsabilidades

El buque Assalama debido al accidente ha causado una serie de responsabilidades, tanto respecto a sus pasajeros que perdieron sus pertenencias y el viaje que no fue efectuado por el buque, cómo el problema medioambiental que dicho buque puede causar a la costa en la que se encuentra varado.

Antes de empezar a mostrar las distintas responsabilidades a las que se han enfrentado las partes implicadas cómo a las que en un futuro podrían sufrir, hablemos de quienes son dichos implicados.

- **Naviera Armas.**
- **Aseguradoras.**

Compañía Naviera Armas:

La compañía en primer lugar es la más afectada y a la que en principio se hace cargo de todos los gastos (aunque se considere que la aseguradora devolvería muchos en caso de ser parte de lo que se cubre), las indemnizaciones a pasajeros (que han sido resueltas en los juzgados), además de los transportes a pasajeros y tripulación, y evidentemente el tema del buque.

Aseguradora:

El tema del pasaje sabemos que se llevaba con la compañía de seguros Britannia en cambio el tema del buque y su casco se llevaba con otra aseguradora.

Así sabemos que el tema de indemnizaciones quedará cubierto por Britannia, que se lleva judicialmente en España, haciendo referencia tanto a las pérdidas de equipaje o materiales como a las del

daño moral. Estos se encuentran limitados por Convenios (mencionados en sentencia el de Atenas).

En respecto al buque en la actualidad un consorcio de seguros o clubes es el que se hace cargo del buque.

¿Cómo terminó en los juzgados?:

En primer lugar, destacamos que ha juzgados no se ha llevado el tema de manera de manera penal sino civil, por parte de los pasajeros para conseguir las indemnizaciones que consideraban eran menores a lo que deberían (ya que, la compañía había indemnizado con cantidades menores a las posteriormente pedidas), todo esto se debía a las pertenencias que habían quedado a bordo y que debido a que el buque no pudo ser desencallado quedaron a bordo.

Este juicio se terminó llevando a la audiencia provincial de Las Palmas, obligando a la compañía a aumentar la cantidad de algunas indemnizaciones.

El tema del buque encallado:

Del buque se hizo cargo una compañía de P&I (sabiendo que estos corresponden a consorcios de seguros o clubes), si bien esto es así el buque aún a día de hoy se encuentra en el mismo lugar que el día del accidente. Debido a que en sí el hecho del encallar el buque no se ha llevado a juzgados (lo cual debería llevarse en Marruecos) y que en principio se considera la actuación del capitán ejemplar (respecto a la seguridad del pasaje), de una forma u otra la aseguradora se haría cargo de este coste de reflotamiento (es posible que en principio el coste lo asuma la naviera y que se reembolse posteriormente).

Discrepancias de versiones (medios)

Debido a que no se ha podido encontrar este informe a continuación se explicarán los hechos de ese día que el mismo dueño de la naviera expresó en una entrevista a un periódico, que a su vez compararé con algunos detalles que en su primer artículo escribieron sobre el accidente el mismo periódico (Canarias7) y otros.

Uno de los primeros detalles es la cantidad de pasajeros que se dice este buque puede transportar en el primer artículo resaltan 1500 pasajeros, en un artículo distinto (no en la entrevista) dicen “Tenía capacidad para 162 pasajeros en literas y 880 en asientos”[18] , además por artículos distintos también donde mencionan la cantidad de pasajeros más bien dicho habituales de la línea no se acercaban a ese número, lo cual nos hace descartar una de las cosas que más se notan al ver fotos del buque.



Ilustración 9. Assalama como Ciudad de La Laguna. Fuente: puentedemando.com

Esta imagen corresponde al comienzo de su período en la naviera del buque, cuando aún se llamaba Ciudad de La Laguna, se observan los 6 botes salvavidas que hay a bordo y el propio artículo y entrevista remarcan que sólo había dos. Si bien el primer artículo comenta que apenas las mujeres y niños pudieron subirse a los botes salvavidas, en la entrevista se dice lo siguiente “Se arriaron dos botes, se subió prácticamente todas las personas de a bordo, se acercaron algunos pescadores y ocho o diez personas prefirieron irse a tierra con ellos”[17], además nos elimina otro de los puntos que eran más alarmantes en cuanto a seguridad se refiere, los botes eran suficientes para los personas a bordo aunque, quizás no para la cantidad totalidad del pasaje que podría haber (si bien el dato anteriormente mostrado no corresponde al que podría haber tras la actualización del buque nos da una buena aproximación).

La imagen a continuación en cambio lo muestra como el buque Assalama con sólo 2 botes salvavidas.



Ilustración 10. Assalama. Fuente: shipspotting.com

Para terminar con los botes salvavidas pondré una comparación con un bote similar al que podría haber ido a bordo, el cual tiene capacidad para 114 personas (contra los 113 pasajeros a bordo), si bien pongamos a imaginar que los botes tuvieran tan sólo la mitad de capacidad todos los pasajeros hubieran desembarcado.



Ilustración 11. Botes-lanchas de rescate. Foto Capt. Mark A. Fuente: blogs.grupojoly.com

A parte de detalles con problemas con el pasaje, hay más detalles llamativos como el muelle, que si bien es el lugar más cercano al roce mediáticamente no recibe mucha atención. Entre muchos artículos uno resalta el detalle de que la salida del puerto no era demasiado grande y si bien en la actualidad el puerto ha cambiado (para mantener la posibilidad de reabrir esta ruta o similares), la cercanía a la escollera es lo que provoca la vía de agua.

Respecto al lugar exacto del accidente el dueño de Armas resalta que desde el roce en la escollera siguen como 300 metros antes de

echar el ancla, el mismo medio expone textualmente “empezó a aflojar su velocidad tras una hora de dificultosa navegación” [16].



Ilustración 12. Puerto de Tarfaya en el momento del accidente. Fuente: atalayar.com

En el momento del accidente (arriba), actualidad (abajo).



Ilustración 13. Puerto de Tarfaya en la actualidad. Fuente: biosferadigital.com



Ilustración 14. Imagen de Google Maps de la situación del naufragio. Fuente: Elaboración propia.

En esta imagen satélite se puede ver resaltado en un círculo en rojo el buque y en la derecha superior el muelle.

Un último detalle corresponderá al practicaaje, en ninguno de los artículos se menciona que haya practicaaje, y ahora surge la pregunta de ¿el capitán estaba realmente capacitado para hacer la entrada y salida del puerto?, para saber esto se necesita saber las leyes de practicaaje de Marruecos y si en el mismo puerto se presta este servicio

Conclusiones

Tras haber acabado este trabajo me queda la pena de no haber encontrado el informe, ya que, el accidente parecía cuanto menos interesante, pero considero que finalmente el hecho de no encontrar este informe se deba al año de implantación de forma más obligatoria el apartado sobre las investigaciones y que estas sean compartidas de forma pública.

Aunque considero que España debería haber mostrado un interés por hacer esta investigación (ya que, de forma segura ya sabemos que España ya realizaba y publicaba estos informes), es cuanto menos curioso observar como hay países donde no se pondrán de forma pública estos informes pese a la obligación que tiene la OMI respecto a esto (aunque es posible que dichos informes se encuentren disponibles dentro del sector marítimo).

Otro de los detalles que no se han podido indagar que me parecen cuanto menos interesantes era el hecho de que el buque Assalama había sufrido accidentes o averías anteriormente, y tampoco se puede saber si alguno de estos quizás pudo repercutir en la situación del buque en el momento del accidente.

Cómo método de finalizar este trabajo me gustaría resaltar que la OMI al final tiene nulo poder respecto a cómo los distintos países y gobiernos implementan su normativa provocando en ocasiones situaciones como esta, donde tenemos un accidente que ni siquiera se ha llevado investigación (de forma conocida) permitiendo que el buque lleve desde el 2008 encallado en el mismo punto de la costa.

Conclusions

After finishing this work, I am still saddened by not having found the report, since the accident seemed at least interesting, but I consider that finally the fact of not finding this report is due to the year of implementation in a more obligatory way the section on the investigations and that these are shared publicly.

Although I consider that Spain should have shown an interest in doing this research (since, for sure, we already know that Spain was already carrying out and publishing these reports), it is at least curious to observe how there are countries where these reports will not be made public despite to IMO's obligation in this regard (although such reports may be available within the maritime sector).

Another of the details that could not be investigated that seem the least interesting to me was the fact that the ship Assalama had suffered accidents or breakdowns previously, and it is also not possible to know if any of these may have had an impact on the situation of the ship in the time of the accident.

As a method of completing this work, I would like to highlight that the IMO ultimately has zero power over how different countries and governments implement their regulations, sometimes causing situations like this, where we have an accident that has not even been investigated (in a known way) allowing the ship to have been aground since 2008 at the same point on the coast.

Bibliografía

- [1] Organización Marítima internacional (aparatado de siniestros):
<http://www.imo.org/es/OurWork/MSAS/Casualties/Paginas/Default.aspx>
- [2] Convenio SOLAS.
- [3] Resolución A.849 (20):
https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/pdf/D8141665-94BB-43B6-9199-FFA4F44DF1FB/40946/omi849sp.pdf
- [4] Convenio MARPOL.
- [5] Código sobre investigación de siniestros original de 1997:
<http://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/D8141665-94BB-43B6-9199-FFA4F44DF1FB/40946/omi849sp.pdf>
- [6] Código sobre investigación de siniestros resolución de 1999:
<http://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/324450F4-0D97-4C14-9197-539D2C7CD11F/40949/omi884sp.pdf>
- [7] Resolución 851 de la 20 asamblea de la OMI.
- [8] Convenio de Londres de 1972.
- [9] RD 393/96 Sobre practicaje.
- [10] Orden 14.4.88 (comisión para la investigación de los accidentes marítimos).
<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1988-10051>
- [11] Página del gobierno español sobre la normativa:
<https://www.mitma.gob.es/marina-mercante/normativa/normativasobre-seguridad-maritimay-contaminacion>
- [12] Página del gobierno español para los accidentes e informes:
<https://www.mitma.gob.es/marina-mercante/informes-oficiales-sobre-accidentes-maritimos/comision-permanente-de-investigacion-de-siniestros-maritimos>
https://www.mitma.gob.es/organos-colegiados/ciaim/investigaciones/2008_ciaim
- [13] Página del gobierno marroquí sobre accidentes marítimos:
<http://www.equipement.gov.ma/maritime/Actualites/Pages/Actualites.aspx>
- [14] Página del gobierno panameño sobre accidentes marítimos:
<https://amp.gob.pa/servicios/marina-mercante/investigacion-de-accidentes-maritimos/>

[15] Página desde la que se puede buscar la sentencia:

<http://www.poderjudicial.es/search/indexAN.jsp?org=ap-tsj&comunidad=05>

[16] Primer artículo de Canarias 7:

https://www.canarias7.es/hemeroteca/tarfaya_se_hunde_por_armas-HDCSN94434

[17] Entrevista al dueño de Armas Canarias 7:

https://www.canarias7.es/hemeroteca/tarfaya_se_hunde_por_armas-HDCSN94434

[18] Artículo con descripciones del buque:

<https://www.puentedemandando.com/ciudad-de-la-laguna-1975-1998-un-buque-excepcional/>