

Siniestros marítimos: análisis de ciertos aspectos de responsabilidad a la luz de las recomendaciones de los Informes de la CIAIM 2009-2011

Markus Gómez Dabic. Departamento de Derecho Marítimo J&A Garrigues SLP, Madrid.

El objetivo de este estudio es revisar, sin ánimo de exhaustividad, la incidencia de las recomendaciones de los Informes de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (CIAIM) en la determinación de responsabilidades en siniestros marítimos.

Para ello, se abordarán de manera sistemática y resumida los siguientes puntos clave:

- En primer lugar, se señala el marco jurídico, el alcance y el valor de los Informes de la CIAIM y de otras Comisiones de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos;
- En segundo lugar, se analizan determinadas pautas de siniestralidad generales detectadas a la luz de los informes y estadísticas de la CIAIM;
- Finalmente, se resumirán algunas recomendaciones de la CIAIM con posible incidencia en la determinación de responsabilidades civiles portuarias.

I. Las Comisiones de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos y sus Informes

La CIAIM es un órgano colegiado, anteriormente adscrito a la extinta Secretaría General de Transportes del Ministerio de Fomento, encargado de realizar la investigación de los accidentes e incidentes marítimos producidos en o por buques civiles españoles, o en o por buques civiles extranjeros en aguas interiores o en el mar territorial español, así como de los que ocurran fuera del mar territorial español cuando España tenga intereses de consideración. Dicho organismo, sucesor de la anterior Comisión Permanente de Investigación

de Siniestros Marítimos (CPISM) que se había creado ya en 1988, realiza investigaciones de carácter exclusivamente técnico, cuyo fin último es establecer las causas que produjeron un siniestro y formular recomendaciones que permitan la prevención de futuros accidentes.

Los resultados de las investigaciones se plasman en informes que contemplan los hechos de un accidente, un análisis del mismo, unas conclusiones y unas recomendaciones en materia de seguridad. Estas recomendaciones constituyen el medio considerado más adecuado para proponer medidas a favor de la seguridad marítima que eviten siniestros similares en el futuro.


Según lo establecido en el artículo 1.2 de la Directiva 2009/18/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, por la que se establecen los principios fundamentales que rigen la investigación de accidentes en el sector del transporte marítimo¹, "las investigaciones que se lleven a cabo...no perseguirán la determinación de

responsabilidad, ni la atribución de culpa. No obstante, los Estados miembros garantizarán que el... organismo de investigación no se abstenga de informar...acerca de las causas del siniestro o incidente marítimo porque de sus resultados pueda inferirse determinada culpa o responsabilidad".


En similar sentido, tanto la normativa española que regula la CIAIM como las demás normativas que regulan Comisiones de Investigación de Accidentes Marítimos en otros estados² indican claramente que "la investigación que la CIAIM lleve a cabo no perseguirá la determina-

Tribuna Profesional cuenta con el patrocinio de:

DET NORSKE VERITAS
ESPAÑA, S.L.
C/Almansa, 105 - 1ª Planta
Oficina 2
28040 Madrid



MANAGING RISK



¹ DOUE de 28 de mayo de 2009, L 131/114-127.

² A título ilustrativo, ver § 9 (2) 3 del "Gesetz zur Verbesserung der Sicherheit der Seefahrt durch die Untersuchung von Seeeunfällen und anderen Vorkommnissen (Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz - SUG)" alemán, Bonn a 24 de junio de 2002, y Par. 5(2) de "The Merchant Shipping (Accident Reporting and Investigation) Regulations 2005" inglesas, 2005 No. 881.

ción de responsabilidad, ni la atribución de culpa...”, sin perjuicio de que “...el hecho de que del resultado de sus investigaciones pueda inferirse determinada culpa o responsabilidad, no le exime de informar plenamente acerca de las causas del accidente o incidente marítimo” (artículo 265.2 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante- BOE núm. 253 de 20 de octubre de 2011).

En otras palabras, la “*elaboración del informe técnico no prejuzgará en ningún caso la decisión que pueda recaer en vía judicial, no perseguirá la evaluación de responsabilidades, ni la determinación de culpabilidades*” (artículo 23.2 del Real Decreto 800/2011, de 10 de junio, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes marítimos y la Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos- BOE núm. 139, de 11 de junio de 2011).

Sin perjuicio de lo anterior, lo cierto es que, en nuestra experiencia, los tribunales españoles suelen conceder, salvo en contadas excepciones, a los informes de la CIAIM un valor probatorio específico como documentos públicos (artículos 317 y siguientes de la Ley de Enjuiciamiento Civil) emitidos por una entidad de naturaleza pública que además actúa de oficio, con el consiguiente valor probatorio que tienen en Derecho frente a los documentos privados de parte.

Así, cabe citar, a título ilustrativo, la reciente Sentencia del Tribunal Supremo de 18 de octubre de 2011³, que en el auxilio marítimo de la draga de bandera alemana “Josef Mobius”, indica lo siguiente: “*Ciertamente, la Comisión explica en sus conclusiones cuáles fueron los factores que contribuyeron a la propagación del fuego que, por lo que interesa a los efectos de resolución de la presente litis, eran por entero atribuibles a la construcción y estructura de la propia draga así como al mal funcionamiento de un equipo del buque.*”

Por ello, resulta interesante analizar las conclusiones y recomendaciones



Draga “Josef Mobius”.

Foto: RaBoe/Wikipedia.

de los informes de la CIAIM desde la perspectiva de la responsabilidad civil, ya que en la práctica los tribunales suelen tener en cuenta estos informes para establecer las causas de un siniestro y inferir, directa o bien indirectamente, determinada culpa o responsabilidad.

II. Pautas de siniestralidad detectadas en los informes y estadísticas de la CIAIM

Del análisis de los distintos Informes y estadísticas de la CIAIM se desprenden una serie de pautas generales en los siniestros marítimos acaecidos en España en los últimos años⁴:

- Alrededor del 60% de los accidentes marítimos en España implican buques pesqueros, lo que se debe al peso que en la estructura de la flota nacional tienen este tipo de buques. Este porcentaje es considerablemente mayor a los porcentajes equivalentes de otros países de nuestro entorno (Alemania: 17%; Irlanda: 17%; Letonia: 12%).
- Por otro lado, el porcentaje de embarcaciones de recreo implicadas en siniestros se mantuvo estable en España en los últimos años (13%) y es relativamente modesto en términos comparativos (Alemania: 27%; Irlanda: 72%; Letonia: 20%).
- Respecto de la tipología de siniestros, los abordajes, colisiones y varadas representan en España aproximadamente un tercio⁵ (38% de media en los períodos

2009-2011) de los accidentes analizados, cifras similares a los porcentajes de otros países del entorno (Alemania 30%, Reino Unido 46%). En una gran parte de dichos siniestros, se percibe la presencia del factor humano (especialmente incumplimientos en materia del Reglamento Internacional para prevenir los abordajes -RIPA⁶- como incumplimientos en materia de vigilancia, velocidad de seguridad o riesgo de abordaje -Reglas V, VI y VII del RIPA) como factores determinantes del siniestro, ajenos normalmente al funcionamiento de las Administraciones marítimas.

- Asimismo, destaca que la mayor siniestralidad en España corresponde a hundimientos e inundaciones (con porcentajes superiores, en términos comparativos, a los de otros países de nuestro entorno como Alemania, Reino Unido o Irlanda). En este tipo de siniestros, que además provocan el mayor número de buques perdidos, se aprecian como factores frecuentes la falta de estanqueidad de los buques debido, en muchos casos, a la presencia de elementos (escotillas, puertas de salabardeo, tanques de lastre o de acceso a la cámara de máquinas) abiertas o mal cerradas durante la navegación. También en este caso, tales factores suelen atribuirse a errores humanos o de la construcción, estructura o mantenimiento del buque, ajenos normalmente al funcionamiento de las Administraciones marítimas.
- Respecto de las recomendaciones de seguridad formuladas por la

³ Tribunal Supremo, Sala Tercera, de lo Contencioso-administrativo, Sección 4ª, Sentencia de 18 Oct. 2011, rec. 4690/2009 [LA LEY 194765/2011].

⁴ Este estudio analiza el período comprendido entre los años 2009 y 2011, sin perjuicio de que para el año 2011 no se ha podido contar con memorias anuales ni estadísticas globales a la fecha de este escrito.

⁵ Informe Anual CIAIM 2010, pág. 7 <http://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/0377E321-EE37-435D-99B8-E692A9BC5F2F/103091/Memoria2010.pdf>

⁶ Convenio sobre el Reglamento Internacional para prevenir los abordajes, hecho en Londres el 20 oct. 1972. -Instrumento de adhesión de España de 13 may. 1974 (BOE 9 Julio 1977) [LA LEY 1500/1972].



CIAIM en el período 2009-2010, aproximadamente la mitad (46%) van dirigidas a Administraciones Públicas, con porcentajes similares a los de otros países (Reino Unido, 44%).

Son estas últimas recomendaciones las que se desarrollan a continuación desde la perspectiva de la responsabilidad civil portuaria.

III. Recomendaciones con posible incidencia en las responsabilidades civiles portuarias

Con carácter general, los Informes Anuales de la CIAIM señalan que la mayoría de las recomendaciones aluden a deficiencias en la formación o titulación de las tripulaciones (la falta de formación es la principal causa de los accidentes, especialmente en el sector pesquero). Dentro de dichas deficiencias, se aprecian incumplimientos de titulaciones o formación, falta de control de la tripulación embarcada, problemas de fatiga asociados a incumplimientos en materia de jornadas de trabajo máximas a bordo, e incumplimientos de cuadros de tripulación mínima a bordo, con recomendaciones dirigidas a armadores y tripulaciones de buques.

Asimismo, los Informes de la CIAIM ponen de manifiesto también un porcentaje importante de factores relacionados con la incorrecta forma de operar de los buques o deficiencias de diseño, a las que se asocian recomendaciones dirigidas a armadores, capitanes y astilleros (además de a las Administraciones Públicas) para que establezcan pro-

cedimientos o controlen aspectos como modificaciones no autorizadas de estructuras de un buque, el uso del equipo de seguridad a bordo (chalecos salvavidas, dispositivos contra-incendios, etc.) o la ubicación y mantenimiento de elementos del buque (disposición del sistema de achique, válvula anti-retorno del desagüe eliminada, etc.).

Aunque estas recomendaciones se dirigen a veces a las Administraciones (especialmente de cara a mejorar los procedimientos de inspección de buques), de estas deficiencias no suele, con carácter general, inferirse responsabilidad de las Administraciones.

Finalmente, existe un tercer grupo de recomendaciones, dirigidas principalmente a las Administraciones, en las que o bien se recomienda adoptar cambios normativos, o bien afectan al funcionamiento de las Administraciones marítimas, entre las que se citan a continuación, a título ilustrativo, las siguientes recomendaciones:

- Mantener las defensas de los muelles y de los buques en perfecto estado de conservación para garantizar su eficacia;
- A la hora de asignarse un remolcador para prestar servicio en un puerto, valorar si las dimensiones, potencia y capacidad de tiro de éste son las adecuadas para el servicio demandado en el citado puerto, así como si la ubicación y dimensiones del atraque destinado al remolcador son los apropiados para facilitar su correcta maniobrabilidad;
- Extremar la vigilancia, control e inspección de buques (especialmente pesqueros);
- Intensificar el control de las tripulaciones embarcadas para que coincidan con las que figuran en el rol del buque;
- Instar, por razones de seguridad, a las Autoridades competentes, a regularizar las zonas de fondeo y velar por la seguridad del sistema de fondeo empleado por los buques;
- Que se estudie la posibilidad de establecer condiciones especiales



al tránsito por el río Guadalquivir de buques que transporten mercancías peligrosas;

- Que inicie un proceso de modificación del Real Decreto 543/2007, de 27 de abril, por el que se determinan las normas de seguridad y de prevención de la contaminación a cumplir por los buques pesqueros menores de 24 metros de eslora para que sea obligatorio el uso del chaleco salvavidas mientras se permanezca en cubierta;
- Que se establezcan procedimientos que tengan en cuenta las características de los buques, la configuración de los atraques y las predicciones meteorológicas antes de proceder a la asignación de puestos de atraque;
- Que se facilite a los armadores información sobre las características del atraque y muelle asignado para que puedan planificar la maniobra con suficiente antelación;
- Que los puertos dispongan de medios seguros de embarque y desembarque del pasaje.

IV. Conclusiones y consideraciones finales

A lo largo de este estudio se ha querido plantear la idea de que la investigación de accidentes marítimos, más allá de ser un medio eficaz para mejorar la seguridad marítima y evitar siniestros futuros, es una herramienta útil para detectar pautas generalizadas en los siniestros marítimos y para analizar las recomendaciones de los informes desde la perspectiva de la responsabilidad civil portuaria.

La CIAIM y los demás órganos de investigación, que afrontan en el futuro inminente la tarea de adaptarse a la metodología comunitaria común para la investigación de siniestros e incidentes marítimos⁷, es y seguirá siendo una fuente de información interesante en el ámbito de la responsabilidad civil, por lo que seguiremos atentos a sus recomendaciones.

⁷ Reglamento (UE) N. 1286/2011, de la Comisión, de 9 de diciembre de 2011 por el que se adopta, con arreglo al artículo 5, apartado 4, de la Directiva 2009/187/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, una metodología común para la investigación de siniestros e incidentes marítimos (DOUE de 10 de diciembre de 2011).

