



COMILLAS
UNIVERSIDAD PONTIFICIA
ICAI ICADE CIHS

IME Instituto
Marítimo
Español

MÁSTER EN NEGOCIO Y DERECHO MARÍTIMO

**“GESTIÓN DE SINIESTROS MARÍTIMOS Y SU APLICACIÓN A
UN CASO PRÁCTICO”**

Alumno/Autor: Miriam Morte Al-lal

Director del trabajo fin de máster: D^a Cristina del Río Díaz de la Espada

Fecha inicio del máster: 15 de octubre de 2018

Fecha de entrega: 1 de julio de 2020

INDICE

Tabla de abreviaturas.....	6
CAPITULO I	
Introducción.....	8
CAPITULO II	
CONCEPTO DE SEGURIDAD MARITIMA.....	10
1. 1 Elementos definidores.....	11
2. Origen en la Comunidad Internacional.....	12
2.1 Hitos que marcaron la seguridad marítima.....	13
2.2 Disposiciones generales.....	14
2.1.1 Convención Solas y seguridad en la navegación.....	14
2.2.2 Convenio MARPOL y seguridad del medio marino.....	16
2.3 Organización Marítima Internacional (OMI).....	19
CAPITULO III	
SINIESTRO MARÍTIMO Y TIPOLOGÍA.....	25
3.1 Siniestro marítimo.....	26
3.2 Clasificación de los siniestros.....	27
CAPITULO IV	
SINIESTROS Y SEGURO MARÍTIMO.....	31
4.1 Introducción al seguro marítimo.....	32
4.1.1 Breve aproximación a la liquidación y pago del siniestro asegurado.....	37
4.1.2 Comisarios y liquidadores de averías.....	38
4.2 El siniestro en el seguro de casco.....	38
4.2.1 Averías Daño.....	39

4.2.2 Averías Gasto.....	40
4.2.3 Riesgos no cubiertos.....	41
4.2.4 Otros riesgos no cubiertos.....	42
4.2.5 Riesgos excluidos.....	42
4.3 Actuación en caso de siniestro.....	44
4.3.1 La Comunicación del Siniestro.....	46
4.3.2 Relato del Siniestro.....	47
4.3.3 Documentación requerida.....	47
4.4 El alcance del siniestro.....	49
4.5 Responsabilidad civil derivada del abordaje.....	49
4.5.1 La exclusión de la responsabilidad por colisión.....	53
4.5.2 La determinación de las responsabilidades.....	54
4.6 Actuación en caso de avería gruesa.....	55
4.6.1 El liquidador de la Avería Gruesa y la liquidación de la misma.....	55
4.6.2 Los valores contribuyentes.....	57
4.6.3 Consideraciones.....	58
CAPITULO IV	
CADO DE ESTUDIO.....	59
5 Inicio de una investigación.....	60
6. El caso español CIAIM.....	61
7. Informe CIAIM.....	62
7.1 Resumen.....	62
7.2 Investigación.....	63
7.3 Datos objetivos.....	63

7.4 Análisis del suceso.....	65
7.5 Causas del accidente.....	69
7.6 Actuaciones de los buques.....	71
7.7 Reglamento Internacional para Prevención de Abordajes.....	73
7.8 El hundimiento.....	75
7.9 Formas de evitar el abordaje.....	76
7.10 Gestión del Siniestro.....	77
8. Conclusiones.....	84
9. Bibliografía.....	86

ABREVIATURAS

A.G.	Avería Gruesa
AIS	Automatic Identification System
Art	Artículo
CIAIM	Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos
CIMC	Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents
CMS	Comité de Seguridad Marítima
COLREG	Convenio Internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros.
DOUE	Diario Oficial de la Unión Europea
ISM	International Safety Management Code
ISPS	International Ship and Port Facilities Security Code
ITCH	Institute Time Clauses Hulls
LNМ	Ley de Navegación Marítima
MARPOL	Marine Pollution Convention
OMI	Organización Marítima Internacional
R.C	Responsabilidad Civil
RIPA	Reglamento Internacional Para Prevenir los Abordajes en la Mar
SOLAS	Safety of Life at sea

CAPITULO I.

INTRODUCCIÓN

La elección del tema de este trabajo viene tras el estudio y, en concreto, el especial interés en las clases de esta índole que fueron impartidas durante el curso del Master de Negocio y Derecho Marítimo impartido por el IME.

No cabe duda de que la mejor manera de gestionar un siniestro es la prevención del mismo, por eso empiezo el trabajo haciendo un exhaustivo pero conciso paso por el concepto y elementos integradores de seguridad marítima.

Partimos de la base de que, cuanto se habla de seguridad marítima, la materia siempre va ligada a un accidente trágico: el derecho, así como la reacción legislativa ha ido detrás y ex-post al hecho: el accidente marino. Este es el caso de toda la normativa de seguridad marítima (Safety Regulations); entre algunos casos, nombraremos el Convenio SOLAS, que surgió tras el hundimiento del Titanic o por poner un caso más reciente, el paquete ERIKA I, II y III y Post- Prestige.

La Organización Marítima Internacional resalta que para obtener un resultado positivo en la gestión de un siniestro es importante tener en cuenta el comportamiento humano para alcanzar un buen resultado, por lo que en este trabajo se pretende ahondaren ese aspecto y se relacionará con un caso práctico.

No podemos pasar por alto, que hoy en día, gracias al nivel de formación y de investigación, parece más conveniente plantear un carácter preventivo de los accidentes marinos. De lo que se deduce que hay una manera de prevenir riesgos previos a los grandes siniestros marítimos, basada, sobre todo, en la experiencia y el análisis de muchos siniestros ocurridos a lo largo de la historia.

El trabajo se divide en cuatro capítulos diferenciados, aunque inevitablemente complementarios. Por un lado nos, pareció interesante empezar hablando del concepto de seguridad marítima y su evolución a lo largo , haciendo especial hincapié en la intachable labor de la Organización Marítima Internacional, investigación de los siniestros a través del tiempo y su evolución, metodología y análisis de los mismos. Por otra parte, observar cómo se ha ido aplicando todo lo aprendido, desgraciadamente el aprendizaje siempre es tras la catástrofes, para la mejora y prevención de accidentes en la mar.

La finalidad es mostrar y analizar cómo se gestiona un siniestro marítimo, sin olvidar que lo más importante es la prevención, ya que, aún hoy, incluso con toda la tecnología y avances de los que disponemos, los accidentes son inevitables. No existe el riesgo cero,

en un entorno imprevisible, pero si debemos tener en cuenta el mayor número de factores posibles para intentar, minimizarlos al máximo.

El análisis de todos estos apartados nos llevará a una mayor comprensión y mejor conocimiento de la seguridad en la mar y nos aportará, ADEMÁS, una visión global de los siniestros marítimos y de cómo deben gestionarse estos, sin olvidar que cada siniestro ocurre bajo circunstancias diferentes, por lo que la teoría debe amoldarse a cada caso en particular

CAPITULO II.
CONCEPTO DE SEGURIDAD MARÍTIMA

1.1 Elementos Definidores

Con el término seguridad marítima nos referimos, no sólo a la seguridad del buque, sino también a la seguridad del medio en el que se desplaza; el medio marino. De esto deducimos dos puntos a tener en cuenta:

- la seguridad de la navegación y,
- la seguridad del medio marino¹.

El término seguridad del buque, agrupa todos aquellos elementos que intervienen en la correcta navegabilidad del mismo, también en la seguridad de la vida humana a bordo.

Por lo tanto hace referencia a agentes externos e internos del buque que van a influir en el correcto suceso de la travesía.

Directamente al buque se encuentran vinculados los caracteres estructurales, prestando especial atención a las medidas de seguridad adaptadas a la naturaleza de la carga. Hace especial mención a la tripulación, a su correcta formación y atención a bordo, las condiciones laborales y la seguridad de la vida humana en el mar.

En cuanto a la seguridad de la navegación, dentro de los elementos externos, encontramos medidas de adopción para control y organización de tráfico marítimo, sistemas de inspección y control, tanto públicos como privados, así como otro cualquier otro aspecto cuyo fin sea salvaguardar la integridad del buque y el normal funcionamiento del transporte marítimo.

Cabe destacar que, en un principio el término seguridad (safety) solo recogía la protección del buque durante la navegación, es decir, sólo lo hacía frente a problemas de su propia estructura, tales como las inclemencias del tiempo o abordajes con otros buques. A partir del siglo pasado se introdujo el nacimiento de una nueva faceta en el ámbito de la seguridad marítima (security), que hace frente a acciones criminales contra los buques.²

¹ Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de abril de 2009 sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto

² MARTÍN OSANTE, J., "Prevención de los accidentes marítimos en la Unión Europea". *Actualidad Jurídica Aranzadi*, Parte Opinión núm. 688/2005, 2005. Este autor afirma: "La actuación internacional y comunitaria se orienta en torno a dos grandes líneas: la *safety* y la *security*. La *security*, referida a la protección frente a actos violentos intencionados, fundamentalmente, terroristas. Y la *safety*, entendida como seguridad interna de los buques, de la navegación y de las instalaciones portuarias (formación de la tripulación, características técnicas de los buques, tipos de carga transportadas, mecanismos de control de la navegación, etc.), en la que se centra la actividad de, a UE y de la OMI.

El inicio de este siglo ha estado marcado por múltiples acontecimientos que han creado la necesidad de generar medidas para mejorar la protección de los buques e instalaciones portuarias frente a actos criminales, estas medidas siguen formando parte del concepto genérico de seguridad marítima³.

2. Origen en la Comunidad Marítima Internacional

El origen de estas disposiciones, adoptadas en el marco de los organismos internacionales, en convenciones y tratados supranacionales, viene marcado por la naturaleza de la navegación marítima y su tinte internacional.

Se puede llegar a entender ese carácter internacional desde dos puntos de vista. El primero, la realidad inabarcable de mares y océanos que precisan que cualquier norma reciba el apoyo de buena parte de la comunidad internacional para hacer frente a un medio que no conoce límites, pero debe ceder a la eficacia de la norma, lo que obliga a la aceptación, desarrollo y aplicación por un número determinado de Estados.

El segundo, la dependencia, en relación a seguridad marítima, entre Estados es innegables, pues todos depende del resto de Estados ribereños de sus mares y océanos.

No hay Estado con capacidad suficiente para implementar un régimen efectivo de seguridad marítima de aplicación exclusiva en su territorio, ya que esta vendrá condicionada por la actuación de terceros.

La internacionalización de la seguridad marítima debe verse como una ventaja, tanto para la protección de los seres humanos, como para el medio marino y los buques. “Los Convenios SOLAS y MARPOL, señalan dos hitos en la seguridad marítima internacional, ya

Sobre estos conceptos, ARROYO MARTÍNEZ, I., “*Problemas jurídicos relativos a la seguridad de la navegación marítima (Referencia especial al Prestige)*”, *Anuario de Derecho Marítimo*, xx, 2003, pág.24; ALONSO DELESMA, C., “El transporte marítimo de la Union Europea”, *Noticias de la Unión Europea*, núm. 246, julio, 2005, pág. 15; SOBRINO HEREDIA, J., “La protección marítima de la Union Europea”, *Revista de Derecho Comunitario Europeo*, núm. 27, 2007, págs 417-462.

³MOSCATELLI, G., *El tema de la Seguridad en el transporte marítimo*, STIMA, Livorno, 2004, pág. 97 y ss.

Entre las modificaciones y novedades introducidas en el ámbito de la protección marítima, deben ser destacadas las medidas adoptadas por la Organización Marítima Internacional, entre las que se mencionan un conjunto de enmiendas al Convenio SOLAS de 1974, y la aprobación de un Código internacional para la protección de los buques y las instalaciones portuarias (ISPS Code). A este respecto, ASARIOTIS, R., “Implementation of the ISPS Code: an overview of recent developments”, *The Journal of International Maritime Law*, vol. 11, núm 4, 2005, págs. 266-287.

que supusieron la implantación de la protección de la vida humana en el mar y la protección del medio marino”⁴. Sin embargo, a pesar de que los Estados son los que marcan la influencia de estos organismos, sin el apoyo de estas organizaciones, no se habría logrado los objetivos actuales de seguridad marítima.

2.1 Hitos en la seguridad marítima (1870/2012)

A continuación se relatan los acontecimientos que han ido marcando la seguridad marítima desde 1870/2012:

“1860-70: Promoción de las marcas externas de máxima carga o flotación “*Disco Plimsoll*”. Obligación en el Reino Unido desde 1876.

1914: 1º Convenio SEVIMAR antecedente de la *Convención Internacional de la Vida humana en el Mar (SOLAS)*.

1914: Se inicia vigilancia aérea de icebergs. Patrulla internacional del hielo (*International Ice Patrol*).

1922: Ecosonda aplicada a bordo que permite conocer la profundidad bajo quilla.

1930 Convenio Internacional de Líneas de Carga que aborda temas sobre cargas y estabilidad (*Load Lines*)

Años 40 La soldadura comienza a reemplazar el remachado. Más tarde sigue la prefabricación y el aumento de calidad de la construcción de buques.

Años 40 LORAN (*Long Range Navigation*) Sistema de navegación por radio que permite exacta localización de la posición en alta mar hasta 900 millas de costa.

1944: DECCA (Decca Company) Sistema de navegación que determina posición precisa hasta 400 millas mar adentro.

1948: Creación de la *Organización Marítima Internacional (IMO/OMI)* que comenzó sus actividades en 1958.

Años 60 El diseño de buques asistido por ordenador supone una revolución en el método de trabajo.

Años 60 Se generaliza el uso de las radio frecuencias muy altas MAF (VHF) que mejora las comunicaciones buque-buque y buque-costera.

1965: RADAR obligatorio bajo 1960 Convenio SOLAS.

1967: “*Transit*” SAT NAV SYSTEM: Primer sistema de posicionamiento de buques mercantes por satélite.

⁴ www.imo.es

1969: *Automatic radar Plotting Aid* (ARPA). Sustituye el trazado manual de los movimientos (Obligatorio desde 1989).

1972: *Reglamento Internacional para prevenir los abordajes en el mar* (COLREG). Establece “las reglas de circulación para la navegación”

1973: *Convención Internacional para la prevención de la contaminación por los buques* (MARPOL)

1978: *Convención Internacional sobre normas de formación, certificación y guardias para la gente de mar* (STCW). Establece requisitos básicos de capacitación y certificación.

1993: *Código Internacional de gestión de seguridad* (IGS/ISM) adoptando por la OMI. Establece los estándares para la gestión de la seguridad de las operaciones del buque.

1994: Sistema de Posicionamiento Global (GPS) en pleno funcionamiento. Permite precisar la posición del buque.

1999: Sistema Global de Seguridad de Seguridad y socorro Marítimos (GMDSS). Establece protocolos para buques en peligro y en situaciones de rescate. Obliga a incorporar a todos los buques determinados equipos de comunicación.

2000: OMI aprueba enmiendas al SOLAS para incorporar a los buques “Grabadoras de Datos de la Travesía” (VDR) o “Caja Negra”. Obligatoria para buques de nueva construcción.

2004: Sistema de Identificación Automática (*Automatic Identificación System-AIS*) para identificar y hacer seguimiento de buques. Reduce el riesgo de colisión.

2004: *Código Internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias* (Código PBIP/ISPS). Mejora la seguridad en los puertos.

2012: Sistema de visualización e información de cartas electrónicas (ECDIS) que será obligatorio. Proporciona posición continua e información para la navegación”⁵.

2.2 Disposiciones Internacionales

2.2.1 Convenio SOLAS y seguridad en la navegación

La disposición pionera sobre seguridad marítima internacional fue un acuerdo bilateral entre Francia y Gran Bretaña para la prevención de las colisiones en 1863. Pero no fue hasta primeros de S.XX y, una vez pasado el hundimiento Titanic, dónde comenzó

⁵ RODRIGO DE LARRUCEA, J., *Hacia una teoría general de la Seguridad Marítima*. Ed., Real Academia de Doctores, Barcelona, 2014

a ser más relevante la protección de la vida humana en el mar, constituyéndose la Convención para la seguridad de la vida humana en el mar⁶ en el desarrollo de la primera Conferencia Internacional sobre Seguridad Marítima en 1914.

Esta Convención no llegó a entrar en vigor por el inicio de la Primera Guerra Mundial y hubo que esperar hasta la adopción del Convenio SOLAS (“Safety of Life At Sea”) en 1929, posteriormente modificado en numerosas ocasiones. No fue hasta 1974, año en el que se aprobó una nueva Convención, texto actualmente en vigor, desde el 25 de mayo de 1980, sin detrimento de las nuevas incorporaciones desde su creación⁷.

El fin principal de este Convenio es la adopción de unos criterios mínimos que hagan de los buques sean más seguros, eliminando riesgos que puedan poner en peligro la seguridad marítima.

El Convenio recoge disposiciones sobre los requisitos mínimos en la construcción del buque, así como equipos electrónicos que garanticen la seguridad del tráfico marítimo. También hay una sección dedicada a supuestos especiales, como transporte de mercancía peligrosa o buques nucleares, en los últimos años también se han añadido disposiciones que han ido completando la Convención, entre los que debemos resaltar el Código ISM (International Safety Management Code) y el Código ISPS (International Ship and Port Facilities Security Code)⁸.

⁶ La primera Convención para la seguridad de la vida humana en la mar fue adoptada en Londres, el 20 de enero de 1914.

⁷ Los esfuerzos internacionales dieron su fruto con esta Convención, en la que se incluyeron avances tecnológicos para la seguridad de la vida humana en el mar, adoptada en la Conferencia de Seguridad Marítima, celebrada en Londres y que contó con la presencia de 71 países. Tras varios intentos fallidos se alcanzó la actual Convención SOLAS, en vigor desde 1980. Después de la IGM, en 1929, se celebró en Londres una conferencia a la que acudieron representantes de 18 países, en el que se adoptó un nuevo Convenio, incorporando novedades, pero siguiendo el modelo del texto de 1914. Fue en 1948, cuando se produjeron importantes avances tecnológicos, como las radiocomunicaciones, que su pusieron la reelaboración del Convenio. Se elaboró un nuevo Convenio en 1960 supuso el fin de un ciclo dominado por la poca presencia de representantes nacionales, y de un sistema de enmiendas organizado para un escaso número de Estados, lo que no concordaba mucho con el aumento de los Estados miembros de las Naciones Unidas, así como la proliferación de organismos internacionales. En lo referentes a los antecedentes históricos de la Convención SOLAS, OMI, “SOLAS: Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974”, *La OMI AL DÍA*, Londres, octubre de 1998, www.imo.org.

⁸ Sobre las perspectivas de futuro de la labor de la OMI en el ámbito de la seguridad de la vida humana en el mar, LI, K., “Maritime legislation: new areas for safety of life at sea”, *Maritime Policy and Management*, vol. 28, num.3 Julio, 2001, págs. 225-234.

Paralelamente al SOLAS, hay un grupo de Convenios que complementan las referencias internacionales en el ámbito de la seguridad de la navegación, tales como el Convenio Internacional sobre líneas de carga (1966), el Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir abordajes (COLREG 1972), el Convenio Internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros (1977), Convenio Internacional sobre salvamento marítimo (Salvage, 1989), el Convenio Internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gentes de mar (1978)⁹.

2.2.2 Convenio MARPOL y seguridad del medio marino

El Convenio Internacional para prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos (OILPOL), fue la primera regulación internacional sobre prevención de la contaminación, adoptado en Londres en 1954¹⁰. La catástrofe que supuso el *Torrey Canyon* en 1967 supuso un punto de inflexión para la regulación internacional en el ámbito de protección del medio marino.

El Convenio internacional para prevenir la contaminación de los buques (MARPOL), de 2 de noviembre de 1973, fue un punto y aparte en la regulación del medio ambiente marino. Este fue el resultado del Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertidos de desechos y otras materias, adoptado en 1972¹¹.

El Convenio MARPOL fue la respuesta a los accidentes de buques que se sucedieron en los años 1976 y 1977. En 1978 y con el apoyo de Estados Unidos, tras haber sufrido numerosos accidentes en sus costas, se implantó el Protocolo de 1978 relativo al Convenio MARPOL 1973. Este incorporó medidas para la promulgación del Convenio, endureció los requisitos de los buques tanques, con la idea de disminuir el riesgo de contaminación del riesgo marino¹².

⁹ www.omi.es

¹⁰ El Convenio OILPOL ratificado por España el 22 de enero de 1964.

¹¹ Podemos decir que entre los antecedentes del Convenio MARPOL, el Convenio Internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos (1969). El Convenio MARPOL fue ratificado por España mediante instrumento de 22 de junio de 1984, publicado en el BOE, núm 249, de 17 de octubre.

¹² BIRNIE, P., Y BOYLE, A., *Basic Documents on International Law and the Environment*, Oxford University Press, 2ª ed., Nuevas York, 1996, pág. 189 y ss.

La catástrofe del *Amoco Cádiz*, frente a las costas de la Bretaña francesa, facilitó la ratificación, por parte de los Estados del Convenio MARPOL, que entró en vigor el 2 de octubre de 1983, casi diez años después de la adopción del texto original.

Las primeras enmiendas del Convenio se adoptaron durante la década de los 80 pero un nuevo vertido hizo que se adoptaran nuevas propuestas, tras la catástrofe del buque Exxon Valdez.

No fue hasta 1992, cuando se adoptaron las medidas relativas al doble casco en buques con deadweight tonnage igual a superior a 5000 tons. Fue también durante esta década cuando se prestó más atención al desarrollo de disposiciones referentes al control por el Estado rector del puerto, así como las relativas a las estructuras del buque y el control sobre las descargas al mar en sus operaciones diarias.

Aunque la principal finalidad del Convenio MARPOL, es la prevención de la contaminación por hidrocarburos debido a todos los accidentes marítimos que se produjeron en la época de buques petroleros¹³, el Convenio dispone de cinco anexos más, en los que abarca otras necesidades vinculadas a la contaminación marítima.

En 1987 la regulación de los quimiqueros adquirió carácter obligatorio, a la vez que se creó un sistema de clasificación de sustancias en función de su incidencia en el medio marino¹⁴.

El Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG) dio un impulso a las disposiciones del Convenio MARPOL referentes a la naturaleza de la carga y al potencial contaminante de la misma¹⁵.

¹³ Anexo 1 del Convenio MARPOL

¹⁴ El transporte de productos químicos a granel por mar se regula en el Anexo II del Convenio. OMI, "Veinticinco años del MARPOL", *La OMI al día*, Londres, octubre, 1998, www.imo.org. Las sustancias nocivas líquidas más comunes son los productos químicos pesados (ácido sulfúrico, ácido fosfórico, ácido nítrico y sosa cáustica, entre otros), las melazas y los alcoholes (los vinos y algunas cervezas también se sitúan en esta categoría), aceites y grasas vegetales y animales (aceites vegetales comestibles, derivados de la semilla de soja, girasol, oliva, colza, aceite de coco y palma, y los aceites industriales derivados de la linaza y de la semilla de ricino), productos petroquímicos (usados en la producción de fibras, caucho vegetal y plásticos), y los productos de alquitrán de hulla.

¹⁵ Anexo III del Convenio MARPOL

El segundo bloque de MARPOL regula la contaminación con origen en las actividades propias del buque; el vertido voluntario de sustancias de desecho desde el buque, la contaminación por aguas sucias, impidiendo su descarga cerca de la costa. El control no sólo se impone a los buques sino que también exige a los Estados instalaciones apropiadas para la recepción de las aguas sucias, tanto en los puertos como en las terminales¹⁶. La basura procedente de los buques se considera un importante agente contaminante¹⁷. MARPOL prohíbe arrojar plásticos al mar y establece medidas restrictivas en función de la distancia de la costa y la propia naturaleza del desecho, también se han señalado zonas especiales, donde estas medidas son más restrictivas, como en el Antártico, el Gran Caribe¹⁸, el Mar Mediterráneo, el Mar del Báltico, el Mar Negro, el Mar Rojo, la zona de los Golfos y el Mar del Norte.

Un nuevo bloque normativo entró en vigor en 2005 en el que se introdujeron disposiciones para evitar la contaminación de la contaminación de la atmósfera producida por los buques.¹⁹

Es evidente la preocupación de la comunidad marítima por la contaminación por hidrocarburos, que se ha visto plasmada en normas como el Convenio Internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos (1969), el Convenio Internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causados por hidrocarburos (1971), y el Convenio Internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos²⁰.

A continuación vamos a mencionar algunos de los siniestros que han llevado a modificaciones legislativas:

¹⁶ Anexo IV del Convenio MARPOL. Entró en vigor el 27 de septiembre de 2003, aunque varios Estados ya habían adoptado con anterioridad medidas al respecto.

¹⁷ Anexo V del Convenio MARPOL

¹⁸ A partir de 1993, la OMI y el Banco Mundial han impulsado el proyecto "Iniciativa del Gran Caribe para los desechos generados por los buques", mediante el que se pretende impulsar la eliminación de las basuras vertidas al mar por los buques, en una zona especialmente sensible por la proliferación del turismo de cruceros, y la baja capacidad económica de los países del entorno.

¹⁹ Aunque se adoptó en 1997, el Anexo VI no entró en vigor hasta 2005

²⁰ www.omi.es

“Titanic - Pax Trasatlántico - 1912 - Primera versión SOLAS (1914)

Andra Doria - Pax Trasatlántico- 1956 - Nuevo COLREG 1972 sustituye versión 1960

Castillo de Montjuich - Bule Carrier- 1963 - Capítulo VI SOLAS-Anexo Transporte de grano

Torrey Canyon - Petrolero - 1967 - Convenio MARPOL/ Convenio CLC 1969/ Convenio FONDOS 1971/ Fondos FIDAC/ Constitución de Comité Jurídico OMI

Amoco Cádiz / Tanio - Petroleros - 1978 / 80 - Enmiendas SOLAS 1981/Memorandum de Paris

Derbyshire - Bulk carrier - 1980 - Código BLU 1977/ Enmienda SOLAS/ Código CG/ Seguridad Bule Carriers/ CSM

Herald of Free Enterprise - Ro Pax - Enmienda solas (1988)

Piper Alpha - Plataforma - 1988 - Formal Safety Assessment (FSA)

Exxon Valdez - Petrolero - 1999 - Paquetes ERIKA I, II y III

Prestige - Petrolero - 2002 - Paquete Post Prestige/ HNS Control”²¹

2.3 Organización Marítima Internacional (OMI)

Fue la Segunda Guerra Mundial, la que marcó el inicio de una nueva etapa en el entorno de la seguridad marítima mediante la creación de un organismo supranacional, que sería la semilla para la Organización Mundial Internacional (OMI)²². En 1944 los aliados crearon la Autoridad Marítima Unida (“United Maritime Authority”) destinada a regular en tiempos de guerra el tráfico marítimo.

²¹ RODRIGO DE LARRUCEA, J., *Hacia una teoría general de la Seguridad Marítima*. Ed., Real Academia de Doctores, Barcelona, 2014

²² BEKIASHEV, K., Y SEREBRIAKOV, V., *International Maritime Organizations*, Martinus Nijhoff Publishers, La Haya, 1981, pág. 39. En esta obra se pone de manifiesto que a finales del siglo XIX ya habían surgido los primeros intentos para la creación de una organización internacional con competencias en el sector marítimo. Estas propuestas fueron discutidas en las Conferencias de Washington (1889), y de San Petersburgo (1912). Estos autores incorporan referencias doctrinales, ya que se pronunciaban a favor del establecimiento de una organización a nivel internacional que pudiera actuar en todos los ámbitos vinculados con la seguridad marítima.

Unos años más tarde, el Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas²³ propuso la creación permanente de una organización para la seguridad marítima, sin embargo, la Convención que creó la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI), no fue ratificada hasta diez años después²⁴.

El cometido de la OMI es establecer la cooperación interestatal en la esfera de la seguridad marítima, prestando especial atención a las disposiciones sobre la seguridad marítima, la prevención y control de la contaminación originada en los buques, y actuaciones destinadas al buen desarrollo comercial de la navegación²⁵. No debemos pasar por alto

Sobre la evolución de la OMI, O'NAIL, W.A., "IMO, 30 years of change, 30 years of progress", *Maritime Policy and Management*, vol. 30, num. 1, pug. 1-4.

DÍEZ DE VELASCO, M., *Las Organizaciones Internacionales*, 14ª ed., Tecnos, Madrid, 2006, pág. 380. Díez de Velasco apunta como antecedentes de la OMI las actuaciones de las Comunicaciones y del Tránsito, que había preparado la Conferencias internacionales de Barcelona (1921) y Ginebra (1923).

²³ Sobre la evolución de las Naciones Unidas desde su creación, su repercusión en el orden internacional, y sus posibles desarrollos futuros, BERTRAND, M., *The United Nations. Past, Present and Future*, Kluwer Law International, La Haya, 1997, y BOURATNTONIS, D., y EVRIVIADES, M., (editores), *A United Nations for the twenty-first Century. Peace, Security and Development*, Kluwer Law International, La Haya, 1996.

²⁴ En 1982 la Organización adoptó el nombre actual, Organización Marítima Internacional, que entró en vigor el 9 de noviembre de 1977.

²⁵ Art .1 del Convenio constitutivo de la OMI (Ginebra, 6 de marzo de 1948) establece que las finalidades de la organización son:

"a) Dejar un sistema de cooperación entre los Gobiernos en la esfera de la reglamentación y las prácticas gubernamentales relativas a cuestiones técnicas de toda índole concernientes a la navegación comercial internacional; alentar y facilitar la adopción general de normas tan elevadas como resulte factible en cuestiones relacionadas con la seguridad marítima, la eficiencia de la navegación y la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques, y atender las cuestiones administrativas y jurídicas relacionadas con los objetivos enunciados en el presente artículo;

b) Alentar la eliminación de medidas discriminatorias y restricciones innecesarias aplicadas por los Gobiernos a la navegación comercial internacional, con el fin de promover la disponibilidad de los servicios marítimos para el comercio mundial sin discriminaciones; la ayuda y estímulo dados por un Gobierno a su marina mercante nacional para el desarrollo de ésta y a fines de seguridad no constituyen en sí mismo discriminación, a condición de que dicha ayuda o estímulo no estén fundados en medidas encaminadas a restringir, para los buques de cualquier pa-bellón, la libertad de participar en el comercio internacional;

c) Dejar la posibilidad de que la Organización examine las cuestiones relativas a las prácticas restrictivas desleales de empresas de navegación marítima de conformidad con la Parte II;

que aunque la OMI distinga entre seguridad marítima y la prevención de la contaminación, la seguridad marítima es un concepto, que acoge la protección del medio marino, como se ha extendido a otras vertientes de la protección de la navegación (*security*).

La clara prioridad de la OMI es establecer una estrecha relación y colaboración en la navegación comercial internacional, por lo que, la seguridad marítima y del medio ambiente son factores añadidos del desarrollo de la navegación marítima.

Hay que tener en cuenta que este organismo se encuentra condicionado por el buen desarrollo de la navegación internacional. La OMI en la actualidad está conformada por ciento setenta y cuatro miembros y tres miembros asociados. Cualquier Estado miembro de las Naciones Unidas puede formar parte de esta organización, siempre que se adhiera a la Convención en las condiciones previstas en el art. quinto²⁶.

Se podrían adherir Estados como miembros de pleno derecho aquellos que, no formen parte de las Naciones Unidas, pero que hubieran sido invitados a enviar representación a la Conferencia de Ginebra de 1948, una vez se adhieran a la Convención. Si algún Estado quisiera formar parte y no se encontrase en ninguno de los supuestos anteriores, podrá solicitar su incorporación como miembro de pleno derecho por intermediación del Secretario General de la Organización, pero que de adherirse a la Convención, necesitarían la recomendación del Consejo y la solicitud debe ser aceptada por los dos tercios de miembros de pleno derecho de la OMI²⁷.

También prevén la participación de determinados territorios con la categoría de miembros que no tendrán derecho a voto en la Asamblea ni podrán formar parte del Consejo, estos son los miembros asociados²⁸.

Organismo especializado de las Naciones Unidas, es la condición de la que disfruta la OMI²⁹, esto significa que nos encontramos ante un organismo autónomo. La estructura

d) Dejar a la posibilidad de que la Organización examine toda cuestión que, en relación con la navegación marítima y los efectos de ésta en el medio marino; pueda serle cometida por cualquier órgano u organismo especializado de las Naciones Unidas;

e) Procurar que exista intercambio de información entre los Gobiernos acerca de las cuestiones sometidas a la consideración de la Organización”.

²⁶ España es miembro de pleno derecho de la OMI desde el 23 de enero de 1962.

²⁷ Arts. 5 a 11 de la Convención constitutiva de la OMI.

²⁸ La regulación de los territorios o grupos de territorios que puedan alcanzar la condición miembros asociados se especifica en los arts. 8 y 72 de la Convención constitutiva de la OMI.

²⁹ La condición de Organismo especializado fue aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas el 18 de noviembre de 1958, y por la Asamblea de la IMCO el 13 de enero de 1959.

la compone una Asamblea, un Consejo, una Secretaría y un conjunto de cinco Comités específicos.

La Asamblea es el órgano administrador de la Organización y la componen todos los Estados Miembros. Se reúnen una vez cada dos años en periodos de sesiones ordinarias, aunque existe la posibilidad de reunirse en periodos de sesiones extraordinarios en caso de ser necesario. La Asamblea, es la responsable de aprobar el programa de trabajo, votar el presupuesto y establecer el régimen financiero de la Organización³⁰. La Asamblea también es la encargada de elegir al Consejo.

El Consejo, es elegido por la Asamblea por un período de dos años que, comienza después de cada periodo ordinario de sesiones de la Asamblea.

Es el órgano ejecutivo de la OMI y responsable ante la Asamblea de la supervisión de la labor de la misma. En el tiempo que hay entre periodos de sesiones de la Asamblea, el Consejo desempeña todas las funciones que le correspondan, excepto la formulación de recomendaciones a los Gobiernos en lo que respecta a la seguridad marítima y la prevención de la contaminación, función que queda reservada para la Asamblea en virtud de lo dispuesto en el artículo 15j del Convenio Constitutivo³¹.

El art. 59 de la Convención constitutiva de la OMI dispone: “La Organización estará vinculada a las Naciones Unidas de conformidad con el art. 57 de la Carta de las Naciones Unidas como Organismo especializado en la esfera de la navegación marítima y de los efectos de ésta en el medio marino. Esta vinculación se establecerá mediante un acuerdo con las Naciones Unidas, en virtud del art. 63 de la Carta de las Naciones Unidas concertado de conformidad con lo estipulado en el artículo 25”

El art. 57 de la Carta de las Naciones Unidas define los Organismos especializados como aquellos “establecidos por acuerdos intergubernamentales, que tengan amplias atribuciones internacionales definidas en sus Estatutos y relativas a materias de carácter económico, social, cultural educativo, sanitario y otras conexas”. Este precepto remite al art.63, en el que se expresa la competencia del Consejo Económico y Social para concertar acuerdos con cualquiera de los organismos especializados, mediante los que se establecen las condiciones en que dichos organismos habrán de vincularse con las Naciones Unidas.

³⁰ www.omi.es

³¹ Otras funciones de Consejo:

Coordinar las actividades de los órganos de la Organización.

Examinar los proyectos de programa de trabajo y de presupuesto de la Organización y someterlos a la consideración de la Asamblea.

Recibir informes y propuestas de los comités y de otros órganos y transmitirlos a la Asamblea y a los Estados Miembros junto con sus propias observaciones y recomendaciones, según proceda.

Nombrar al Secretario General, a reserva de la Aprobación de la Asamblea.

El Comité de Seguridad Marítima, es el órgano encargado de examinar los asuntos vinculados a la seguridad marítima que sean competencias de la OMI³².

Es en la prevención y contención de la contaminación donde desarrolla sus funciones el Comité de Protección del Medio Marino. Este Comité ha asumido todas las competencias de la Organización vinculadas a la contaminación marítima, ocasionada por los buques. Cabe destacar la función de cooperación de este Comité con los Estados, especialmente con aquellos en vías de desarrollo, y con organizaciones regionales, organismos internacionales dedicados al control y prevención de la contaminación y la protección del medio ambiente. Este Comité junto al Comité de Protección del Medio Marino desarrollan sus funciones fundamentales a nivel internacional de las disposiciones sobre seguridad marítima, así como la protección de la navegación y del medio en el que se desarrolla.

El hecho de que ambos Comités lo formen todos los Miembros de la OMI³³, favorece la adopción de tratados y convenios, así como el impulso a la seguridad marítima en el entorno de países con escasos recursos económicos. Estos Comités disponen a la vez de una serie de subcomités, por los que son asistidos; estos se encargan de temas relacionados con el factor humano, formación y guardia, implantación de instrumentos de la OMI, navegación, comunicaciones y búsqueda y salvamento, prevención y lucha contra la contaminación, proyecto y construcción de buque, así como transporte de cargas y contenedores.

Concertar acuerdos o arreglos referentes a las relaciones de la organización con otras organizaciones, sujetos a la aprobación de la Asamblea.

³² La Parte VII de la Convención constitutiva de la OMI enumera los caracteres principales y las competencias del Comité de la Seguridad Marítima; en el art. 28 se afirma: "El Comité de Seguridad Marítima examinará todas las cuestiones que sean competencia del Organización, en relación con ayudas a la navegación, construcción y equipos de buques, dotación desde un punto de vista de seguridad, reglas destinadas a prevenir abordajes, manipulación de cargas peligrosas, procedimientos y prescripciones relativos a la seguridad marítima, información hidrográfica, diarios y registros de navegación, investigación de siniestros marítimos, salvamento de bienes y personas, y toda cuestión que afecte directamente a la seguridad marítima".

³³ En el texto original de la Convención se preveía que el Comité de Seguridad Marítima estaría configurado por catorce miembros seleccionados entre aquellos Estados que dispusieran de las flotas más importantes; pero desde el año 1978, el Comité está abierto a todos los Miembros. SIMMOND, K., "International Maritime Organization", *Encyclopedia of Public International Law*, vol 5, Elsevier Science Publishers B.V., 1983, págs. 194 y ss.

Otros de los órganos destacados de la OMI es el Comité Legal, creado a partir del accidente del *Torrey Canyon*, en 1967 y aunque su naturaleza era provisional, se acabó convirtiendo un uno de los comités permanentes de la Organización. Atiende a las cuestiones legales de la misma, por lo que, su posición es bastante relevante a la hora de adoptar instrumentos internacionales de cualquier índole.

A pesar de las dificultades, la OMI se ha convertido en un foro necesario y cualificado para la adopción de convenios internacionales que resulta fundamental para la creación de un marco de actuación común en la seguridad marítima³⁴.

Debemos mencionar que una de las principales conquistas de la OMI ha sido su capacidad de adaptación a las necesidades continuamente cambiantes de la industria marítima y a las nuevas inquietudes como el medio ambiente, las emisiones de gases o las aguas de lastre, no nos cabe duda de que la organización hará frente a cada desafío que se plantee en el futuro, adaptándose como hasta ahora, a las necesidades del medio marítimo.

³⁴ Es necesario destacar el importante papel que ocupan los armadores en la aplicación práctica de las disposiciones adoptadas por la OMI; por tanto, en ocasiones no son los Estados los únicos obstáculos a los que se enfrentan las organizaciones internacionales. En este sentido, EVERARD, M., "The question of safety", *Maritime Policy and Management*, vol. 30, núm. 2, abril-junio, 2003, págs. 91-92, destaca la importancia de los armadores y su influencia en la seguridad marítima, ya que son los que deciden sobre el estándar de calidad de sus buques, las sociedades de clasificación que realizarán las inspecciones, la tripulación. Asimismo, y como pone de manifiesto este autor, estas decisiones se encuentran determinadas por los beneficios que se obtendrán, por lo que es difícil regular la balanza de los beneficios económicos frente a la seguridad marítima.

CAPITULO III.
SINIESTRO MARÍTIMO Y TIPOLOGÍA

3.1 Siniestro Marítimo

Para entender que es un siniestro marítimo vamos a empezar estableciendo su definición, de acuerdo al capítulo 2 del Código de Investigación de Siniestros, aprobado en noviembre de 1997, y emanado de la OMI. Detalla las circunstancias por la cual los Estados están obligados a investigar los siniestros y sucesos marítimos, y también tiene como fin este Código mejorar la colaboración entre Estados para determinar las claves que producen esos siniestros.

El Código de Investigación en su artículo 4 define el siniestro marítimo como acaecimientos que incurran desde el fallo del equipo, una acción humana errónea y/o emergencia natural, ocasionando cualquiera de las situaciones que se detallan a continuación:

- Las muertes y lesiones graves que pueda sufrir un ser humano en el siniestro (OMI 1973). Se protege la seguridad internacional como principio general de las Naciones Unidas, y por lo tanto de la OMI donde es de vital importancia la seguridad de la vida humana en el mar.

- La desaparición o pérdida de personal que se encontrase a bordo se relaciona con el principio anterior (OMI, 1973).

- Las pérdidas materiales del buque los daños o elementos que se puedan perder o causen en su funcionamiento son necesarios para su debido tránsito en las rutas marítimas.

- La varada o avería de un buque que produzca un abordaje, que no cuente con el mantenimiento suficiente, tiene como consecuencia fallos, y acabar varando en medio del mar donde se complica la asistencia.

- Otros daños materiales de infraestructuras marítimas ajenas que sean una amenaza grave para la seguridad del buque o para otros buques o personas.

- Daños medioambientales, casos en los que el buque transporta cierta mercancía, que en el supuesto de producirse un derrame pueda incurrir en una catástrofe medioambiental.

Sintetizando, podemos definir como siniestro marítimo como un acontecimiento que agrupa uno o varios de los siguientes puntos: pérdidas o daños de personas, daños medio ambientales del medio marino o daños a la propiedad.

Lo cierto es, que establecer una buena definición de siniestro no es fácil, para conseguir lo requisitos de la investigación de siniestros marítimos sería condición indispensable que se considerasen todas las fuentes posibles de siniestros marítimos.

El Código de Investigación de Siniestros es un instrumento internacional (CIMC), establece la diferencia entre siniestro muy grave y otro grave; el primero se da con la pérdida total del buque, de vidas humanas o un nivel gran nivel de contaminación, el segundo, acogen características como incendio, varada, explosión, abordaje o daños causados por la naturaleza, así como prejuicios o pérdidas en la infraestructura del buque que impida la navegación, contaminación leve y una avería que conlleve llevar al buque al puerto más cercano. Todos los accidentes traen consigo una serie de consecuencias que varían de leves a muy graves, pero esta clasificación se debe tener en cuenta para la investigación y prevención de las mismas en el futuro, ya que esto es beneficioso para la seguridad marítima y contribuye a disminuir la probabilidad de accidentes en el futuro, sin pasar por alto que en la era tecnológica en la que vivimos es más fácil, con el uso de mejores técnicas, prever y solventar estos problemas.

3.2 Clasificación de los siniestros

Para la clasificación de los siniestros, en que se puede incurrir, nos vamos a basar en el Compendio de Derecho Marítimo de Ignacio Arroyo con el fin de analizar las principales características que diferencian un tipo de siniestro del otro.

Averías marítimas:

Se define como daño parcial³⁵, no total del buque como, un gasto extraordinario para la conservación del buque que se lleva a cabo durante la navegación, también viéndose afectada las mercancías a bordo, estas averías, se clasifican a su vez en comunes y particulares, la primera se entienden como los gastos necesarios para conseguir salvar el buque, incluyendo personas y mercancía a bordo. Las averías particulares son más sencillas que las comunes, puesto que solo incluye el gasto o perjuicio necesario para una parte específica del buque, no en su totalidad.

La avería común o gruesa, podría entenderse como la conformidad de todos los implicados en la aventura marítima, para contribuir en aquellos daños o gastos de carácter extraordinario, y tomados voluntariamente por el Capitán del buque, para evitar o minimizar un peligro común para los interesados (buque, flete y carga). Ya que estamos hablando de la avería gruesa, que resulta que es una figura que solo se ve en el ámbito marítimo, nos parece interesante profundizar un poco más ella, por lo que llegados a este punto debemos distinguir entre el acto de avería gruesa, y la contribución a la avería gruesa.

³⁵ ARROYO, 2002

Para poder hablar de avería gruesa propiamente dicha deben concurrir ciertas circunstancias: voluntariedad de acusación de un daño o gasto extraordinario, peligro común, carácter extraordinario y sacrificio, y salvación común y resultado útil.

La Ley de Navegación Marítima en su art. 347, la define como: “cuando intencionada y razonablemente, se causa un daño o gasto extraordinario para la salvación común de los bienes comprometidos en un viaje marítimo con ocasión de esta todos amenazados por un peligro.”

Debe darse ese concepto de comunidad para poder hablar de avería gruesa, esta incluye el flete, la carga y el buque, que forman la masa pasiva de la avería, y contribuirán según su valor al final de la aventura marítima, es decir, de acuerdo al valor salvado. De otro lado está la masa activa, que son los gastos y sacrificios incurrimos, tales como la echazón, la extinción del incendio, varada voluntaria, forzamiento de máquinas, etc. Para la liquidación de ésta y su admisión, el liquidador de averías, se guiará por lo establecido en las Reglas de York y Amberes³⁶.

Como hemos dicho anteriormente, los actos más comunes que afectan a la masa activa de la avería gruesa son:

-Echazón: Consiste en echar al mar carga para intentar aligerar el buque y lograr que se salve. También se incluyen aquí los daños que cause el agua al cargamento por aberturas realizadas para el echazón.

-Extinción de un incendio: Se da en el momento de echar algún elemento para apagar el juego de un incendio, es considerado una avería gruesa, también los daños que se producen para intentar evitarlo.

-Varada voluntaria: Entendemos que los gastos derivados de una varada para reflotar el buque, ya sea accidental o premeditada, será incluido en el acto de avería gruesa. Si la varada ha sido intencionada con el fin del salvar el buque, todo acto será incluido, sin embargo las varadas fortuitas o las producidas por accidente, no.

-Pérdida de flete: como consecuencia del daño o detrimento de la carga que lleva a bordo el buque

³⁶ Estas reglas no constituyen un texto normativo carácter legal sino que son de aplicación voluntaria y pacto contractual de remisión, pero universalmente se ha aceptado que constituyen una regulación del asunto eficaz, sencilla y práctica.

-Gasto-salvamento: el coste que supuso la actuación de salvamento marítimo, con el fin de prevenir o reducir los daños al medio ambiente, son considerados avería gruesa.

-Abordaje:

Se considera abordaje el choque entre buques, embarcaciones o artefactos navales, con resultado de daños para alguno de ellos, para las personas y/o las cosas, regulado en la LNM en el art. 339 a 346. También hablamos de abordaje cuando colisionan dos buques aunque no estén navegando.

Hay cuatro tipos de abordaje y así los define la LNM:

Abordaje culpable. El armador del buque, embarcación o artefacto naval culpable del abordaje indemnizará por los daños y perjuicios sufridos por el otro y por las personas y las cosas a bordo así como los causados fuera de ellos. La relación de causalidad y la culpa en el abordaje deben ser probadas por quien reclama la indemnización.

Abordaje fortuito. En el abordaje fortuito o causado por caso fortuito, fuerza mayor o hecho de tercero, cada nave y su carga soportarán sus propios daños.

Abordaje por culpa común. Junto al abordaje culpable la Ley regula el abordaje común o por culpa compartida estableciendo que la responsabilidad de sus respectivos armadores se graduará en proporción al grado de culpa atribuido a cada buque o en su caso, embarcación o artefacto naval.

Abordaje dudoso o por causa desconocida. El abordaje dudoso o por causa desconocida o equivalente, se produce cuando no fuere posible determinar el grado de culpa debido a las circunstancias del hecho, o no se pueda probar la causa del abordaje o cuando las faltas cometidas resulten equivalentes. En esos supuestos la responsabilidad se atribuirá a los armadores involucrados a partes iguales.

En los casos de abordaje donde hay responsabilidad, el tercer perjudicado está protegido por el régimen de solidaridad contra los culpables para la recuperación de daños, ya sean personales o materiales. No se contempla ninguna formalidad para solicitar y obtener la indemnización, siempre que se prueben además de los daños, la culpa del armador y relación de causalidad entre el daño y el abordaje. Las partes tienen el deber de colaborar recíprocamente en la inspección de daños sufridos

-Arribada forzosa:

Supone una desviación de la ruta original del buque, llegando a otro puerto, no previsto, por circunstancias que lo inhabiliten para navegar³⁷. La arribada debe ser consecuencia de un acto legítimo con el fin de prevenir un accidente grave, por lo que las consecuencias son siempre de cuenta del naviero, pero los perjuicios al cargamento será por parte de los cargadores.

-Naufragio:

Es un siniestro grave, el hundimiento del buque en el mar supone la pérdida total de este. Si sucede por causa de fuerza mayor, como sucesos naturales, se considera fortuito; si por el contrario existe negligencia o culpabilidad por parte del capitán o de alguna de las personas a su cargo, se considera culpable.

La Ley precisa las obligaciones y deberes que incumben a los titulares de los buques u otros bienes que naufraguen o se hundan en los espacios marítimos españoles en aras de la seguridad de la navegación, para evitar perjuicios mayores y beneficio de sus propios titulares.

La primera es la obligación de notificación de los hechos acaecidos, que incumbe a los capitanes y armadores de los buques, a la Administración Marítima en los términos y a los efectos que se determinen reglamentariamente.

Le sigue la comunicación a los propietarios de los bienes accidentados que corresponde a la Administración Marítima, procediendo de oficio a informarles de la situación a fin de que puedan adoptar las medidas urgentes que convengan a sus intereses.

En tercer lugar, el deber de balizamiento y de prevención de la contaminación se impone a los armadores de los buques y a los propietarios de los bienes naufragados o hundidos, estando obligados a realizar inmediatamente las operaciones necesarias para la salvaguardia de los intereses nacionales y siguiendo las órdenes de la Administración Marítima³⁸.

³⁷ Arroyo 2002

³⁸ Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima

CAPITULO IV.
SINIESTROS Y SEGURO MARÍTIMO

4.1 Introducción al seguro marítimo

El seguro marítimo es una especialidad más dentro de las compañías aseguradoras. Este tipo de seguros goza de libertad de pactos, por lo que durante la negociación de la póliza es posible matizar cualquier tipa de cláusula, incluso se admite la sustitución de normas reguladoras del Seguro Marítimo de la ley interna (en España la LNM 2014) que no sean imperativas, por lo que se considera de gran relevancia la lectura y comprensión de las pólizas a fin de evitar errores o malas interpretaciones.

En este punto podemos definir el siniestro como la materialización de un riesgo que atañe al objeto asegurado causando una pérdida o daño, o la necesidad de incurrir en un gasto para evitar o aminorar las consecuencias del mismo.

El siniestro será indemnizado en su alcance económico o perjuicio patrimonial siempre que la causa del mismo sea una de las que se encuentra incluida en la cobertura contratada respecto de la que no concurra exclusión de ninguna clase³⁹.

El siniestro en relación con el contrato de seguro marítimo presenta algunos elementos que son comunes a toda clase de siniestros. El daño material causado al objeto asegurado o la responsabilidad frente a terceros por el daño que le causa el asegurado, forman las consecuencias de un siniestro que, de estar aseguradas, se referirán al seguro de daños propios y al de responsabilidad civil.

Hay que tener presente que, la indemnización que el asegurador ha de pagar, puede comprender cantidades que no están estrictamente relacionadas con la consecuencia directa del daño causado, sino va más direccionado a los esfuerzos realizados para tratar de evitar o aminorar ese daño.

Dentro del seguro marítimo nos encontramos con figuras exclusivas que no encontraremos en otra clase de seguros, como por ejemplo el Salvamento en la mar y la Avería Gruesa.

³⁹ Seguro Marítimo, IME, séptima ed, QUARES Salesforces, S.L

Un siniestro marítimo puede ser la consecuencia de un hecho accidental o de un acto voluntario, pero en ambos casos debe concurrir un daño a los bienes, un gasto o sacrificio en situación de peligro o una responsabilidad respecto de daños y perjuicios a terceros. El alcance económico del siniestro se puede clasificar en Averías Daño o Averías Gasto.

Las averías pueden ser, simples o particulares o; gruesas o comunes, pero en ambos casos de averías de gastos y averías de daños, es decir, averías que se materialicen, bien en la necesidad de efectuar gastos con el fin de aminorar las consecuencias del siniestro, o bien daño material a la cosa u objeto asegurado.

La Avería Particular, es aquella que produce un daño y gasto ajeno a la Avería Gruesa.

Esta tiene como fundamento, el carácter accidental ajeno a toda medida que deba tomarse en beneficio de la “Aventura Común” y puede tener un alcance diferente. Así puede representar un daño parcial o un daño total, dependiendo de su alcance en relación con el valor asegurado.

En cuanto al contrato del seguro marítimo, el valor de lo que se asegura es el elemento fundamental para determinar el alcance de la indemnización que corresponde, una vez que el objeto asegurado ha sufrido daño o pérdida. El valor asegurado se tiene como punto de partida para conocer el alcance del siniestro.

El valor de la cosa asegurada no siempre es coincidente con el valor asegurado, y puede ser o porque se han contratado diferentes contratos de seguro para una misma cosa, ya sea porque el que contratante asegurado o tomador no ha establecido correctamente el valor asegurado ya consignando un valor superior o uno inferior.

En cualquiera de los casos la medida en que el valor asegurado viene generalmente regulado en la póliza, la determinación del valor del bien asegurado, constituye un elemento imprescindible para establecer un medio seguro a la hora de determinar el daño o pérdida, en referencia a la cuantificación económica.

En cuanto al valor declarado de la mercancía, permita incluir el de los costes de transporte y seguro y también el mayor valor estimado en la cantidad que razonablemente puede obtenerse de la venta de las cosas, si éstas llegan en buen estado al destino.

-Pérdida parcial:

Uno de los elementos esenciales del contrato de seguro es la obligación de indemnizar. Esta obligación surge tras justificar el siniestro, conocer su alcance y todo ello a consecuencia de un riesgo asumido por la aseguradora en base al contrato de seguro.

En el seguro marítimo las reglas de cumplimiento de obligación de indemnizar son diferentes y no solo por la peculiaridad de las cosas que se aseguran, como son el buque y la carga, sino también por la naturaleza del riesgo, que hace que se den en el seguro marítimo dos tipos de acciones diferentes, la acción de avería y la acción de abandono.

La pérdida parcial trae consigo la demostración cuantitativa del daño, pues si el alcance es parcial este tienes que probarse o justificarse. Hay veces que el alcance de las averías y pérdidas o la suma de los gastos necesarios para poder seguir la aventura, alcanza un valor mayor al valor que está asegurado, todo esto nos lleva a una pérdida total constructiva.

-Pérdida total:

En esta pérdida no es necesaria la demostración cuantitativa del daño, solo es necesaria la producción de un hecho que este cubierto por el contrato de seguro con resultado de pérdida total.

Lo mismo sucede cuando hablamos de pérdida total presunta, solo hace falta que el paso del tiempo confirme la situación de pérdida total por deducción de la ocurrencia de un siniestro que la causó.

En el caso de pérdida constructiva, lo conveniente es ver la evolución de los daños y gastos necesarios para devolver al objeto asegurado la situación de indemnidad, para poder determinar si el conjunto de todos ellos permite declarar el siniestro, y será a partir de aquí dónde el asegurado puede ejercer la acción de abandono de la cosa asegurada. La única condición que debe darse para el abandono es la pérdida total, sino este acto no resultaría posible.

Podemos distinguir entre pérdida total real, presunta, la producida por falta de noticias y constructiva.

-Pérdida total real

Hablaremos de pérdida real o efectiva, cuando lo que se asegura quede totalmente destruido o dañada de alguna manera que impida el fin para el que se hizo o, cuando el asegurado quede privado de él totalmente, sin perjuicio de lo que se estipule en la póliza. Será efectiva o real cuando sea un hecho privado y su consecuencia sea la destrucción total del asegurado, hablamos de naufragio, incendio, hundimiento, etc., y cuando se sabe que existe la cosa asegurada, pero es normal pensar que el asegurador no recuperará su posesión.

-Pérdida total presunta

Supuesto en el que en un plazo determinado, no se conocen noticias de la nave y se presume su pérdida total, efectiva y la de su cargamento.

-Pérdida total constructiva

Se da cuando el objeto asegurado sea razonablemente abandonado, ya sea porque la pérdida efectiva parezca ineludible o porque no es posible evitar su pérdida, sin incurrir en un gasto que exceda del valor de dicho objeto después de efectuado el desembolso.

Como norma general el seguro contra pérdida total cubre tanto pérdida asimilado con la real o efectiva.

En cuanto a las pérdidas y daños en Avería gruesa o común, la constituyen los sacrificios o gastos extraordinarios e imprevistos, realizados intencional y razonablemente, con el objetivo de salvaguardar de un peligro común los intereses comprometidos en la expedición marítima.

La LNM define y regula la declaración de avería gruesa ⁴⁰. El acto puede consistir en una avería gasto o una avería daño. Ese gasto o sacrificio del que se habla ha de ser extraordinario y no común y ordinario de la navegación o explotación del buque, y debe ser un

⁴⁰ LNM 2014 Conceptos y elementos de la Avería Gruesa

Art.347. Concepto y requisitos del acto: “Existe acto de Avería Gruesa cuando, intencionada y razonablemente cuando este causa un daño o gasto extraordinario para la salvación común de los bienes comprometidos en un viaje marítimo con ocasión de estar todos ellos amenazados por un peligro.

Art.348. Sacrificios admisibles en Avería Gruesa: Solo serán admisibles en la masa activa de avería gruesa los daños o gastos que sean consecuencia directa o previsible del acto de avería.

acto intencional, no debe ser necesariamente el capitán, pues no requiere de ningún elemento formal.

El gasto o sacrificio debe ser razonable, el debido para preservar la seguridad común según las circunstancias de cada caso. La decisión solo debe ser suficiente dentro del comportamiento razonable de un marino competente.

Otro elemento es la situación de peligro, aunque la doctrina es amplia, se resume en que debe ser un peligro cierto y real, no imaginario o putativo, pero no debe ser necesariamente inminente.

El peligro además ha de ser común, es decir, amenazar conjuntamente al buque, carga, flete y otros intereses si los hubiese. En definitiva se resumen en: “la salvación del novio y las mercancías, definición adoptada por las Reglas de York y Amberes, para la seguridad común.

En definitiva podemos decir que la A.G. es el principio general de reparto entre los intereses de un viaje marítimo todos aquellos daños o gastos razonables de carácter extraordinario decidido voluntariamente por el capitán para poder librar de un peligro común al buque y cargamento.

La relación entre Avería gruesa y el contrato de seguro marítimo, se da en cuanto se genera un daño o un gasto indemnizarle, de una parte, ya que el sacrificio de unos contribuyó a la seguridad e indemnización de los otros, y por otra parte, en relación con I

Art.349.Contribución a la Avería Gruesa. Los daños o gastos ocasionados en el acto de avería gruesa será soportados por los titulares de los intereses en riesgo en el momento de la avería, en proporción y con el límite del valor salvado de cada uno de ellos.

Art. 350. Ausencia de formalidades. Sin perjuicio de lo dispuesto en esta ley en cuanto a las obligaciones del capitán acerca del Diario de Navegación, el deber de contribuir a la avería gruesa no está subordinado al cumplimiento de ningún requisito formal a bordo.

Art. 351. Causación culposa de la situación de peligro. Cuando la situación de peligro que justifica el acto de avería gruesa se deba a la culpa de algunas de las partes interesadas en el viaje, todos los daños y gastos causados serán a cargo del culpable, y no habrá lugar a contribución de las partes inocentes.

Art. 352. Derecho de retención. El armador puede retener, a bordo o en tierra, las mercancías transportadas en tanto los intereses en ellas no constituyan garantía suficiente del cumplimiento de su obligación de contribuir. Igualmente deberán suscribir un compromiso de resarcimiento de avería, en el que se detallen las mercancías correspondientes y su valor.

obligación a contribuir que tiene los valores beneficiados (buque, carga y flete), por el acto de avería gruesa.

La liquidación de la AG viene recogida en la LNM⁴¹ y su finalidad es establecer la cantidad a aportar por las diferentes partes de la Aventura Común. En la actualidad se realiza mediante pacto expreso y de conformidad con las reglas de York y Amberes.

La contribución es la obligación que se impone legalmente a todos los interesados en el viaje de afrontar una cuota proporcional del sacrificio causado por el acto de capitán.

4.1.1 Breve aproximación a la liquidación y pago de indemnización del siniestro asegurado

Si el siniestro está cubierto por la póliza, una vez que se determina la cuantía o la forma de indemnizar al asegurado, el siniestro debe ser indemnizado, ya sea reparando el daño o pagando su importe, en el plazo legal establecido.

Junto a la indemnización tendrá que abonarse al asegurado aquellos gastos contemplados en el contrato de seguros, que se hayan llevado a cabo.

Para proceder a indemnizar se necesita la previa liquidación, regulada en el art. 437 LNM viene a decir que, el asegurador debe liquidar el siniestro, con arreglo a lo pactado en la póliza, el plazo no podrá ser superior a un mes, quedando obligado a pagar la indemnización en quince días desde el momento en que se practique la liquidación.

El proceso de liquidación debe ser anterior al del pago del siniestro, es decir que el asegurado debe pagar una vez ha quedado justificado y liquidado; y este deberá ser pagado sin demora alguna.

⁴¹ Art. 353. Liquidación privada. La liquidación de averías hecha privadamente, y salvo que en el título que la origina se haya pactado otra cosa, carece de fuerza de obligar para los interesados, quienes podrán discutirla en el procedimiento judicial correspondiente.

Art. 354. Liquidación mediante expediente de certificación pública. En defecto de liquidación privada, se procederá a la liquidación de la avería de acuerdo con los trámites previstos en los artículos 506 y ss.

Art. 355. Prescripción. 1. Los interesados en el viaje podrán en todo momento pactar libremente sobre las reglas conforme a las que se efectuará la liquidación. Este plazo se interrumpe por el comiendo de un procedimiento privado o de certificación pública para su liquidación.

Art. 356. Libertad de pactos. 1. Los interesados en el viaje podrán en todo momento pactar libremente sobre las reglas conforme a las que se efectuará la liquidación. A falta de precisión en otro sentido se entenderá aplicable a la versión más reciente de las Reglas de York y Amberes y, en defecto de elección de cualesquiera reglas, serán aplicables las normas dispuestas legalmente. 2. Igualmente podrán pactar la liquidación privada de la avería gruesa por un liquidador, designado por el armador.

4.1.2 Comisarios y liquidadores de averías

La liquidación de los siniestros tiene una doble función, por un lado averiguar las causas del mismo y por el otro, conocer el alcance del daño. La particularidad es que esta actividad la llevan a cabo expertos en la materia. A estas personas se les denomina comisarios, que es la persona aceptada de antemano por las partes, será el encargado de determinar tanto la causa como el alcance del siniestro, el importe de las averías y la toma de decisiones importantes al siniestro. Estamos hablando del Comisario de averías marítimas, cuya función es mayor que la del conocido (marine surveyor)

El principio de libertad de pactos, permite un acuerdo para nombrar al Comisario, en casi de siniestros, sin cuya intervención no será aceptada ninguna relación reclamación con cargo a la póliza.

La actividad del Comisario debe ser puramente técnica, es decir, su labor debe ceñirse a la investigación de la causa y al alcance del daño o avería indicando su importe, después de determinar el valor de las deducciones por salvamento o por venta como chatarra de los objetos examinados. Tanto el Comisario de averías como el perito no deben prejuzgar si la causa o alcance del siniestro está incluido en la cobertura del seguro, esa no es su función. Su actividad debe ser considerada para ambas partes del contrato.

En la medida en que se pacta que en caso de siniestro, intervenga un único experto denominado Comisario, este deber ser imparcial y actuar en base a los criterios estrictamente técnicos.

4.2 El Siniestro en el seguro de cascos

Podríamos definir el siniestro como el “hecho cuyas consecuencias económicas dañosas estén total o parcialmente cubiertas por la póliza”. Podríamos ampliar la definición diciendo que el siniestro abarca al conjunto de daños provenientes de un mismo evento. Hay algunas pólizas, como la de casco-maquinas, en las que se debe tener en cuenta que además de cubrir riesgos, se garantizan responsabilidades, por lo que aunque estén todos los riesgos cubiertos se garantiza únicamente el daño directo causado al buque, si hablamos de abordaje, además se garantizan los perjuicios causados a terceros. En cuanto a la clasificación de siniestros diferenciamos dos grupos, averías daño y averías gasto”. Estas pueden ser simples o particulares o, gruesas o comunes.

En los dos casos se puede hablar de averías de gastos y averías de daños, es decir, averías que se materializan, o en la necesidad de efectuar gastos para evitar o aminorar las consecuencias del siniestro, o bien daño material a la cosa u objeto asegurado.

4.2.1 Averías de daño

Entendemos por este tipo de avería cuando es el buque asegurado el que sufre el daño. Se desprenden diferentes consecuencias del daño:

-Pérdida total real: se da cuando el buque asegurado es totalmente irrecuperable o cuando el armador se ve privado de él definitivamente.

-Pérdida total constructiva: La póliza española igual que las ITC HULLS establece cuando puede considerarse el buque pérdida total. Nos encontramos ante esta cuando es muy difícil que el naviero pueda recuperar el barco, o cuando su recuperación y coste de la reparación excedan de su valor asegurado.

-Pérdida total presunta: casos en los que el buque asegurado desaparece pero no se tiene una certeza absoluta de su pérdida real total, por lo que se establece un plazo para declararla si no se vuelve a tener noticias de él.

Por norma general, la pérdida total constructiva de un buque se da cuando el coste de reparación del daño excede del valor asegurado del mismo.

-Pérdida total convenida: Es el que se da una vez ocurrido el siniestro y por interés de las partes (asegurado y asegurador) se pueda fijar una indemnización inferior al valor asegurado. No es un caso que se dé mucho, pero a veces cuando el daño sufrido por el buque es de una importancia similar a la pérdida total constructiva y el armador decide no repararlo. En estos casos se negocia una cantidad inferior al valor asegurado en función de distintos parámetros.

-La avería particular: pérdida o daño parcial del buque como consecuencia de alguno de los riesgos cubiertos.

4.2.2 Averías gasto

En avería gasto incluiremos aquellos costes en los que debe incurrir el armador a consecuencia de un riesgo cubierto aun cuando no haya habido daño en el buque. Estas averías gasto son:

-Contribución a la avería gruesa: el asegurador garantiza la parte proporcional del armador en relación con el valor asegurado del buque.

-Responsabilidad derivada de la colisión: el asegurador asume el coste causado a otro buque y a su carga. Salvo pacto de otra cuantía, se garantizan $\frac{3}{4}$ de esa responsabilidad, normalmente el club de P&I asume el $\frac{1}{4}$ restante. Si la colisión se produce entre dos buques del mismo armador la relación se establece como si no lo fueran.

-Salvamento y gastos de salvamento: cuando el buque va cargado, tanto los costes de salvamento, como los que se produzcan para ello se distribuirán de la misma forma que en el caso de la avería gruesa. Si el buque va en lastre, sin carga, y no hay ningún interés distinto al de casco-máquinas el asegurador asumirá el total del salvamento y gastos derivados del mismo.

-Gastos para evitar y aminorar (Gastos de Salvaguardia o de Sue and Labour). El asegurado está obligado a tomar todas las medidas razonables con el fin de evitar o minimizar el daño al buque o a su carga. El coste de esas medidas será a cargo del asegurador. Es importante distinguir estos gastos de los gastos generales de avería gruesa, puesto que en los gastos de Sue and Labour se incurren para evitar la pérdida de un solo interés y no para el interés común de las partes que componen la aventura marítima. Por lo tanto si los gastos se incurren para evitar o minimizar el daño al buque y a su carga dejan de ser gastos Sue and Labour y por lo tanto tendrán la consideración de gastos de avería gruesa convirtiéndose en un gasto más de la misma y por tanto se repartirán en la proporción que corresponda.

4.2.3 Las cláusulas 1, 2, 3 y 4 (riesgos no cubiertos)

Los riesgos no cubiertos de la póliza, no están numerados en las cláusulas excepto en lo referente a las cláusulas Paramount, que van desde la 23 a la 26. Pero existen otras cláusulas que condicionan la cobertura y si no se cumple con las estipulaciones se pierde la misma. Estas tres cláusulas recogen lo que no está permitido.

Cláusula 1:

- No se permite que el buque sea remolcado (salvo remolques habituales).
- No se permite que el buque remolque a otro.
- No se permiten los trasbordos.
- También se pierde la cobertura si el buque sale para ser desguazado o vendido para desguace.

El asegurador podrá mantener la cobertura previo aviso, por escrito, del asegurador.

Cláusula 2:

-Si a la terminación del contrato de seguro el buque se encontrara en la mar, salvo aviso al asegurador, se terminará el contrato.

Cláusula 3:

-El asegurador podrá perder el derecho a la indemnización, si este conoce que alguna de las garantías acordadas no se está cumpliendo durante la vigilancia de la póliza no lo comunica al asegurador o no toma todas las medidas a su alcance para restablecer la condición original de garantía.

Cláusula 4:

- La cobertura se pierde, salvo aceptación expresa por escrito del asegurador:
 - Cambio de sociedad clasificadora.
 - Cambio, suspensión, cancelación o retirada de la clasificación.
 - Cualquier cambio de propiedad o bandera.
 - Cambio de gerencia.
 - Fletamento a casco desnudo.
 - Requisita de título o uso del buque.

4.2.4 Otros riesgos no cubiertos

-Incrementos de valor, desembolsos y excesos de responsabilidad.

El asegurado no tiene opción de recuperar el exceso de los capitales contratados en caso de pérdida total. No obstante, puede suscribir otras pólizas para ello, teniendo en cuenta que tal circunstancia debe ser conocida por el primer asegurador puesto que estas otras pólizas deben entrar en la compensación de cualquier avería gruesa, salvamento, gastos de evitación y aminoración y en responsabilidades derivadas de la colisión puesto que de no ser así nos encontraríamos en una situación de infraseguro.

-Otros riesgos que no se garantizan son:

-Pérdida de vidas o enfermedad, gastos repatriación, etc.

-Contaminación.

-Responsabilidades derivadas de la remoción de los restos del buque, etc.

-Responsabilidades derivadas de una colisión, cuando no estén cubiertas por la póliza de casco-máquina.

Éstos y otros riesgos no son objeto de cobertura por la póliza de casco-máquinas, no obstante sí se pueden asegurar a través de los Clubs de protección e indemnización.

-Tampoco son objeto de cobertura por la póliza de casco-máquinas:

-La pérdida de alquiler del buque.

-La pérdida de beneficios.

-Los riesgos, denominados de Guerra y Huelgas.

4.2.5 Riesgos excluidos. Las cláusulas 23, 24, 25 y 26

La cláusula 23. Exclusión de guerra.

“En ningún caso este seguro cubre pérdida, daño, responsabilidad o gasto causado por:

23.1-Guerra, guerra civil, revolución, insurrección o movimiento civil original por las mismas o cualquier acto hostil de parte o contra un poder beligerante”.

La cláusula exige que se dé situación de guerra o cualquier manifestación de la misma y que sea éste el que cause directamente el daño al buque. En estos términos no se considera como acto de guerra la piratería (con cobertura expresa en los riesgos cubiertos en la cláusula 6.1.5)

En si la cláusula no es tan restrictiva, si entendemos que la cláusula excluye sólo el daño directamente causado al buque por la guerra.

23.2-“minas, torpedos, bombas u otros artefactos de guerra abandonados”

La cláusula pretende excluir los daños producidos por alguno de estos artefactos.

La cláusula 24.Exclusión de huelgas.

“los daños, pérdidas, responsabilidades o gastos causados por:”

24.1-“Huelguistas, obreros en situación de cierre patronal, o personas que participen en disturbios laborales, tumultos o conmociones civiles”

Dentro de este grupo no se incluyen los actos de piratería, que están garantizados dentro de la cláusula de riesgos cubiertos, en la 6.1.5.

24.2 “Terroristas o cualquier persona que actúe por motivos político”

Quedan excluidas las acciones de aquellas personas que puedan ser definidas como tal.

La cláusula 25. Exclusión de actos maliciosos.

Al igual que las dos cláusulas anteriores tiene la intención de excluir.

“las pérdidas, daños, responsabilidades o gastos derivados de:

25.1-Detonación de un explosivo.

25.2-Cualquier artefacto bélico.

Causado por cualquier persona que actúe maliciosamente o en razón de un motivo político”

Además de excluir todos los actos maliciosos, esta cláusula excluye también actos causados por:

-Personas que quieran causarlos guiados por cualquier razón o motivos políticos.

-Que usen armas o artefactos de guerra.

Baratería es el nombre que se le da a un acto malicioso causado por un tripulante, y por tanto está garantizado en los riesgos cubiertos, pero si este mismo tripulante usa exclusivos o armas de guerra para causar daños al buque, estos no estarán garantizados.

La cláusula 26. Exclusión nuclear.

Las cláusulas ITC HULLS no las enumeran, existe una serie de riesgos no garantizados a los que hace referencia la M.I.A (Marine Insurance Act).

Los riesgos son los siguientes:

-Toda aquella pérdida o daño que no esté causado por uno de los riesgos garantizados en la póliza.

-Cualquier pérdida o daño que tenga como origen el dolo o mala fe del asegurado.

-Cualquier pérdida o daño que tenga como origen la falta de la debida diligencia del asegurado.

-Cualquier pérdida o daño causado por demora, ni tampoco los gastos incurridos como consecuencia de la misma. También se aplica esta exclusión aun en el caso que la demora o retraso sea consecuencia de un riesgo cubierto.

-El asegurador tampoco responderá de las pérdidas o daños causados por el uso o desgaste ordinario.

-Las pérdidas o daños causados por ratas o insectos. Tampoco ninguna pérdida o gasto consecuencia de estos riesgos.

-La póliza no pretende garantizar las averías de máquinas excepto las relacionadas con la cláusula 6.2 de los riesgos cubiertos.

-Las pérdidas o daños causados por la acción normal del viento y/o de las olas.

4.3 Actuación en caso de siniestro

Una vez ocurrido el siniestro, los contratantes de la póliza deben cooperar para tratar resolver el mismo y que sea de la manera más razonable para ambas parte. Desde la práctica se deben poner en marcha todos los mecanismos para controlar el siniestro y su resolución:

-Por parte del armador:

-Tomar todas las medidas posibles y razonables para comunicar lo ocurrido a la mayor brevedad posible.

-Recoger toda la información, documentación y evidencias de lo ocurrido.

-Emplear todas las medidas a su alcance para aminorar los daños y costes del siniestro.

-Emplear todas las medidas a su alcance para aminorar los daños y costes del siniestro.

-Preservar todos los derechos contra posibles responsables

-Conservar los restos y vestigios del siniestro.

-Por parte de asegurador:

Una vez se recibe el aviso y la información de lo ocurrido se deben poner en marcha todas las medidas para:

-Una rápida intervención y seguimiento pericial

-Un análisis detallado de la póliza

-Solicitar la documentación inicial necesaria para poder comenzar con la tramitación-

-Documentar debidamente el expediente conforme vaya evolucionando el siniestro.

-Indemnizar el siniestro

Lo anterior no es más que una guía de las actuaciones que se lleven a cabo por las partes, pero no resulta tarea fácil.

-Para el naviero:

-Contactar con su bróker para analizar con él lo ocurrido y determinar, de acuerdo a la póliza, las alegaciones a facilitar al asegurador para que exista cobertura.

-Accionar las medidas internas de la naviera para que sus diferentes departamentos: técnico, financiero, comercial, etc. Lo importante de un siniestro es la organización, para agilizar los trámites, lo que beneficia a las partes.

Para finalizar el naviero deberá poner en conocimiento, en el menor plazo posible, al asegurador, cualquier notificación o requerimiento judicial, extrajudicial o administrativo de que tenga conocimiento y que esté relacionado con el siniestro.

Salvo que no tenga relación con el siniestro, el armador no deberá negociar, admitir o rechazar las consecuencias de cualquier notificación o requerimiento judicial, extrajudicial o administrativo, sin previa autorización del asegurador.

-Para el asegurador:

-Un contacto fácil con el bróker o con el naviero permite que el asegurador ya desde el principio pueda ver con claridad lo ocurrido y sus consecuencias.

-Podrá facilitar, si fuese necesario, pagos a cuenta, para que el coste económico sea más soportable al asegurado.

-Podrá poner a disposición del naviero todas aquellas medidas técnicas o jurídicas que se precisen para una mejor solución del siniestro y se preserven los derechos de las partes, sobre todo en aquellos casos en que se pudieran ver involucradas determinadas responsabilidades, por ejemplo las derivadas de abordaje.

4.3.1 La comunicación del siniestro.

La póliza española recoge textualmente:

“Al ocurrir un siniestro, el tomador del seguro, el asegurado o sus dependientes están obligados a comunicar el acaecimiento del siniestro al segurador inmediatamente de que lo conozcan. En caso de incumplimiento o cumplimiento tardío de esta obligación el asegurador podrá reclamar los daños y perjuicios causados por la falta de declaración del siniestro, salvo si se probase que aquel tuvo conocimiento del mismo por otro medio. La omisión del deber de comunicación producirá la pérdida del derecho a la indemnización, si el asegurado o sus dependientes han actuado dolosamente”.

No es tan gravoso el contenido en la cláusula 10.1 de las ITC HULLS.

En su art 10.1 dice: *“In the event of the accident whereby loss or damage may result in a claim under this insurance, notice shall be given to the underwriters prior to survey and also, if the vessel is abroad, to the nearest Lloyd’s Agent so that a surveyor may be appointed to represent the Underwriters should they so desire”*

Podemos decir claramente que la cláusula española se centra en la obligación de declarar el siniestro, en un plazo determinado y con consecuencias, si no se hace o se hace tarde o dolosamente. Mientras que la cláusula inglesa obliga al asegurador a comunicar, antes de que se realice la inspección de lo ocurrido para que el asegurador pueda nombrar un perito que represente su interés.

En España el asegurador suele ser el que nomine o pacte en póliza el perito, no obstante también el asegurador puede nombrar su propio perito de acuerdo con el contenido de la Ley de contrato de Seguro.

4.3.2 Causas alegadas y relato del siniestro:

Ya sabemos que la carga de la prueba sobre la cobertura del siniestro corresponde al asegurado. Por lo que es de vital importancia que acredite la reclamación planteada al asegurador para que efectivamente la póliza pueda actuar.

El art. 429.2 de la LNM dice: *“corresponde al asegurado la prueba de la existencia y del alcance del daño”*. Todo esto necesita ser probado y se consigue mediante:

- la intervención de profesionales de la peritación, la utilización de laboratorios especializados, si fuese necesario, etc.
- la aportación de información y documentación en relación con lo ocurrido.
- la toma de declaraciones a los tripulantes presentes a bordo que vieron u oyeron lo que pudo pasar
- preservación de todos los indicios y pruebas electrónicas o materiales que quedaron tras el incidente.

La póliza española exige:

- facilitar al asegurado toda clase de informaciones sobre las circunstancias y consecuencias del siniestro
- acreditar de manera correcta que el daño reclamado tiene su causa en un riesgo cubierto por la póliza.

Además de esto, la póliza exige una documentación que se detallará a continuación:

4.3.3 Documentación requerida

La póliza española recoge textualmente:
“... a título enunciativo pero no limitativo, para la justificación de cualquier reclamación, será necesario el envío de la siguiente documentación:...”

Los documentos exigidos son varios, inclusive una copia de la propia póliza, además añade que:

“... en caso de no aportar alguno de los documentos requeridos por el asegurador, o bien, en caso de que, transcurrido un plazo de tiempo razonable, el asegurado perderá todos los derechos que le otorga la presente cobertura”.

Al tratarse de un documento indispensable, su falta provocaría que el proceso durase mucho más tiempo, incluso, si no llegase a presentarse, el asegurador no indemnizaría.

La documentación más relevante es:

- Los diarios de navegación y máquinas.
- Informes internos del Capitán o jefe de Máquinas
- La protesta de mar.
- El informe pericial.
- El informe de la sociedad de clasificación.
- El informe interno del departamento técnico de la naviera.
- Las hojas de control de tiempo, en su caso, realizada para el seguimiento de la reparación.
- Las facturas de la reparación.
- Las cuentas de escala.
- Reparaciones efectuadas por el Armador en relación con el siniestro.
- Detalle de combustibles, aceites o piezas de repuesto que se hayan utilizado durante la reparación y en relación al siniestro.
- Detalle de la forma de pago establecida con el astillero.

Además en caso de tratarse de un siniestro por abordaje:

- Todo tipo de registros electrónicos del buque que pudieran tener, en relación con las órdenes tanto en puente como en la máquina. Seguimientos de derrota⁴², imágenes de radar, etc
- Copia de la reclamación recibida, si fuera el caso, de la otra parte implicada.

Si fuese necesario trasladar el buque para poder realizar las reparaciones:

- Motivar las razones
- Detalle del coste de combustible y aceites consumidos
- Nóminas de la tripulación
- Detalle de los contratos de fletamento anterior y posterior al siniestro.

⁴² Es el trayecto que recorre una embarcación desde un punto “A” a un punto “B”. La trayectoria que realmente sigue, debido a corrientes, vientos, etc.

- Las cuentas de escala, al detalle, de cada uno de los puertos utilizados para reparar.
- Facturas de trabajo por cuenta del armador.
- Factura de reparaciones provisionales.
- Factura de remolcador, cuando no fuese posible para el buque trasladarse por medios propios.

Al ser cada siniestro diferente, en función de las circunstancias en que ocurrieron será necesaria una determinada documentación. Como dice la póliza, estos documentos son solo enunciativos, pero el asegurador podría solicitar otros para acreditar el siniestro.

4.4 El alcance del siniestro

La liquidación del siniestro, de acuerdo a nuestra LNM, se hace bajo dos formas:

Acción de Avería:

Contemplada en el art 433 de la LNM⁴³. Tras comprobar la cobertura de la póliza y determinar el coste razonable de la reparación habrá que liquidar el siniestro, deduciendo la franquicia que se haya pactado.

Esta liquidación es la más utilizada y menos conflictiva para las partes, lo único que hay que tener en cuenta es determinar el coste razonable de las reparaciones.

Acción de Abandono:

LNM art. 433. Este tipo de liquidación exige que el asegurado declare el abandono del buque a favor del asegurador. En este supuesto, el asegurador indemnizará la suma asegurada en la póliza, adquiriendo de esta forma la propiedad del buque.

Esta práctica se usa en casos de pérdida total, pero no significa que el asegurador vaya a convertirse en armador de la noche a la mañana, si acepta la propuesta, si no que el buque sería vendido o desguazado.

⁴³ Art 433. 1 LNM “La liquidación del siniestro se realizará por la Acción de Avería o Acción de Avandono”

433.2 “La elección de uno u otro procedimiento corresponde al asegurado. Esto no obstante, el derecho del asegurado al abandono solo existirá en los casos establecidos en los arts. 449 y 461.

4.5 Responsabilidad civil derivada del abordaje

Explicaremos este epígrafe siguiendo cada una de las sub-cláusulas que forman la cláusula 8 “3/4ths collision liability” de las ITC HULLS.

8.1 *The underwriters agree to indemnify the assured for three-fourths of any sum or sums paid by assured to any other person by reason of the assured becoming legally liable by way of damages for:*

8.1.1 *Loss of or damage to any other vessel or property on any other vessel.*

8.1.2 *Delay to or loss of use of any such other vessel or property there on.*

8.1.3 *General average of, salvage of, or salvage under contract of, any such other vessel or property thereon, where such payment by the assured is in consequence of the vessel hereby insured coming in to collision with another vessel.*

8.2 *The indemnity provided by this clause 8 shall be in addition to the indemnity provided by the other terms and conditions of this insurance and shall be subjected to the following provisions.*

8.2.1 *Where the insured vessel is in collision with another vessel and both vessels are to blame then, unless the liability of one or both becomes limited by law the indemnity under this clause 8 shall be calculated on the principle of cross liabilities as if the respective owners had been compelled to pay to each other such proportion of each other's damages as may have been properly allowed in ascertaining the balance or sum payable by or to the assured in consequence of the collision.*

8.2.2 *In no case shall the underwriters total liability under clause 8.1 and 8.2 exceed their proportionate part of three-fourths of the insured in respect of any one collision.*

8.3 *The underwriters will also pay three-fourths of the legal cost incurred by the assured or which the assured may be compelled to pay in contesting liability or taking proceedings to limit with the prior written consent of the underwriters.*

Para llegar a comprender totalmente la cláusula, primero debemos esclarecer algunos conceptos fundamentales.

Como ya hemos comentado, las ITC HULLS, tienen como única misión garantizar los daños que sufra el buque asegurado como consecuencia directa de alguno de sus riesgos cubiertos, entre ellos “*perils of sea*”, el abordaje. Por lo que los daños sufridos por el buque estarán garantizados siempre cuando sea consecuencia directa de este tipo de accidente.

La cláusula 8 quiere garantizar:

“...for the reason of the assured becoming legally liable...”

Se trata de la responsabilidad civil del abordaje, es decir, los daños causados a terceros, al otro buque y las propiedades que allí se encuentra, cláusula 8.1.1.

Una vez comprobado que ya hemos visto que la misión de la póliza es garantizar las responsabilidades que se deriven del abordaje, dice la cláusula 8,2,

“Te indemnity shall be in addition to the...”

Esta cláusula 8, quiere decir que la indemnización es independiente y adicional a cualquier otro daño que sufra el buque como consecuencia del abordaje.

Para finalizar, el alcance de esta cobertura está limitado a tres cuartas partes del valor asegurado. Como recoge la cláusula 8.1,

“Indemnity the assured for the three-fourths...”

Y la cláusula 8.2 la limita a:

“Other terms and conditions of the insurance...”

La primera conclusión que podemos sacar de esta cláusula es que, el asegurador de verá indemnizar, además de los propios daños que el buque sufra, tres cuartas partes de la responsabilidad incurrida frente al otro buque y también frente a las propiedades a bordo de este como consecuencia del abordaje.

El siguiente concepto que debemos aclarar es el riesgo del que se originan las responsabilidades garantizadas. Este concepto es el abordaje.

El término usado por la cláusula 8 es “collision”, lo que nosotros traducimos como colisión.

La cláusula 8.1 matiza que tipo de colisión:

“...on any other vessel”,

Se delimita la responsabilidad a la colisión con otro buque. El término utilizado en estas circunstancias es abordaje y por lo tanto, término utilizado en vez de decir “colisión con otro buque”.

Ahora analizaremos el alcance de este concepto.

Tiene que haber contacto/impacto entre buques. Por lo que:

-No se considera abordaje y por lo tanto, no se admitirá ninguna responsabilidad derivada, cuando un tercer buque sufra algún daño a consecuencia de la maniobra del buque asegurado, si entre ellos no llega a haber contacto.

-El abordaje debe producirse con otro buque o partes fijas de ambos buques. Este concepto lleva consigo definir el término buque, lo que a efectos de esta cláusula conllevará, que el otro buque esté a flote y sea navegable y que pueda utilizarse en el transporte de personas o bienes.

-El abordaje debe darse entre el buque asegurado y otro independiente. Nos referimos a que no estén unidos mediante ningún medio, como sería un cable de remolque. La responsabilidad que surge del abordaje es extracontractual, pues es principio no habría ningún contrato entre estos dos buques independientes.

En cuanto al contenido, la cláusula 8.1.1 no ofrece ninguna dificultad, ya que la responsabilidad abarca a los daños totales o parciales causados a otro buque y a las propiedades a bordo del mismo. Con tales propiedades nos venimos a referir a la carga, los efectos personales de pasajeros y/o tripulación y cualquier otra propiedad a bordo, siempre que esta no pueda ser considerada como parte del buque.

La siguiente cláusula, 8.1.2, extiende la responsabilidad a las demoras o pérdidas del flete, etc. Los gastos producidos por la carga y otras propiedades a bordo. También las pérdidas financieras sufridas, por el buque, carga u otras propiedades por no poder ser usadas.

La cláusula 8.1.3 acepta como asumible por el asegurador, las responsabilidades respecto del otro buque, su carga u otras propiedades a bordo, en relación con la avería gruesa, salvamento y gastos de salvamento, ello implica las cantidades contributivas que soportan todos y cada uno de los intereses en relación con el otro buque.

Hay que tener claro que los resultados de la liquidación de la avería gruesa, salvamento y gastos de salvamento o los gastos de Sue and Labour de los intereses a bordo del buque asegurado se liquidarán como si fuesen parte de una avería particular independientemente de si pueden ser recuperados o no, principalmente la liquidación de las responsabilidades incurridas por el otro buque.

En la cláusula 8.2 encontraremos que cobertura de R.C. por abordaje es adicional al resto de coberturas.

En el punto 1 de esta cláusula se establece la norma de aplicación, el régimen de las responsabilidades cruzadas, siempre y cuando uno o los dos buques implicados no puedan limitar su responsabilidad de acuerdo con los convenios internacionales a los que se puedan acoger.

Por último, la cláusula 8.3 asume que serán con cargo al siniestro los costes y gastos incurridos por el asegurado con motivo de defender su responsabilidad o de intentar limitarla, siempre y cuando hayan sido autorizados por escrito por el asegurador. Los limita a tres cuartos de tales costes y gastos.

4.5.1 Las exclusiones de la responsabilidad por colisión.

Exclusion:

8.4 Provided always that this clause 8 shall in no case extended to any sum which the assured shall pay for or in respect of.

8.4.1 Removal or dispersal of obstructions, wrecks, cargoes or any other thing whatsoever.

8.4.2 Any real or personal property or thing whatsoever except other vessel or property on other vessels.

8.4.3 The cargo or other property on, or the engagements of, the insured vessel.

8.4.4 Loss of life, personal injury or illness.

8.4.5 Pollution or contamination of any real or personal property or thing whatsoever (except other vessel with which the insured vessel is in collision or property on such other vessel.)

De esto sacamos que no todas las responsabilidades derivadas del abordaje quedan garantizadas por el ITC HULLS. Las no garantizadas suelen ser contratadas por el armador a través de los club de P&I.

Por lo que no se garantizan:

8.4.1 Los gastos incurridos por el armador, cuando éste se vea obligado por las autoridades, para eliminar los restos ya sean de su buque o del otro buque o de cualquier propiedad a bordo de ellos.

8.4.2 Esta cláusula apunta que sólo se garantiza la responsabilidad con otro buque, pero en ningún caso la garantiza con contacto con otros “objetos” que no sean considerados “buques”.

8.4.3 No se garantiza ninguna responsabilidad frente a la carga u otras propiedades a bordo del buque asegurado.

8.4.4 Se excluye cualquier responsabilidad en relación con la pérdida de vidas, heridas o enfermedades.

8.4.5 Por último resalta que no se garantiza ningún tipo de polución o contaminación, ni ningún tipo de gasto en relación con ello que surja o tenga como origen el abordaje, ya sea por elementos contaminantes del propio buque o del buque abordado. Esta exclusión no se aplica cuando esa polución o contaminación daña directa y únicamente el buque abordado o cualquier propiedad a bordo del mismo.

En este punto mencionaremos la cláusula 9 “*Sister Ship*” en la que viene perfectamente explicado, que si el abordaje se produce entre buques del mismo armador será tratado como si estos perteneciesen a distintos armadores. Explica también esta cláusula que el buque hermano posee el mismo derecho que otro buque sobre el salvamento. En estas circunstancias, armador y asegurador nombrarán un único árbitro para resolver el abordaje.

4.5.2 La determinación de las responsabilidades

Después del abordaje se debe trazar una ruta de estudio que ayude a establecer las circunstancias en las que ocurrieron el siniestro para determinar el grado de responsabilidad incurrido por cada buque y como consecuencia de ello, en cuanto deberá contribuir el armador/asegurador de cada buque.

Podrían emplearse dos métodos para el cálculo. La cláusula 8 deja entrever que el cálculo utilizado será en de las responsabilidades cruzadas, pero este sólo será posible cuando alguno de los buques implicados o los dos no puedan limitar legalmente su responsabilidad.

a) Las responsabilidades Simples.

Uno de los métodos es el de “responsabilidades simples (single liabilities). Bajo este método hay dos métodos de cálculo:

- cuando los grado de responsabilidad son distintos, o
- cuando el grado de responsabilidad determinado es el mismo para ambos buques.

En el primer caso, el método de cálculo establece que la responsabilidad, menor es deducida de la mayor llegándose a un balance y pago único por la diferencia.

En el segundo caso, el daño menor es deducido del importe del daño mayor y de la misma forma se alcanza el balance que será realizado mediante pago único.

b) Las responsabilidades Cruzadas

Para evitar que el armador tenga que resolver el problema que pueda ocasionar el método de liquidación por las responsabilidades simples, la cláusula 8.2.1 establece que el método aplicable es el de las responsabilidades cruzadas. Por este método los armadores se obligan a pagar al contrario la proporción de los daños del otro, según se haya resuelto en la determinación del grado de responsabilidad.

4.6 Actuación en caso de avería gruesa

-Por parte del armador:

- La declaración de A.G.
- Nombrar peritos que supervisen todo lo que ocurra.
- Nombrar liquidador A.G.
- Solicitar garantías o depósitos.
- Liberar la carga, si fuera el caso, una vez recibida la garantía/deposito.

-Por parte del cargador/asegurador. Recibido el requerimiento de garantía:

- Nombrar perito si hubiera daños parciales en la carga.
- Nombrar co-liquidador en función de la importancia del caso.
- Firma del Average Bond por parte del cargador.
- Firma del Average Guarantee por parte del asegurador.
- En caso de mercancía no asegurada, pactar con el liquidador de A.G como hacer el depósito o qué tipo de garantía acepta.
- Seguimiento de la liquidación de la A.G.

4.6.1 El liquidador de A.G. y la liquidación de la misma

El liquidador de A.G. es la persona o entidad contratada por el armador para analizar lo ocurrido, determinar la existencia o no del acto de A.G., recopilar toda la información, garantías y depósitos, estudiar los informes periciales que haya requerido, hacer el ajuste de la A.G y emitir el reglamento de la liquidación.

En función de la complejidad de cada caso, se tendría que contar también con la opinión de un co-liquidador nombrado por los intereses de la carga o cualquier otro interés formando parte del viaje en el que se produzca el acto de A.G.

El liquidador de A.G. precisará de gran cantidad de documentación, entre las que destacan:

-Del armador:

-En relación a la arribada a Puerto de refugio.

- Extracto del diario de la navegación y de máquinas.
- Hojas de tiempos en las que se recopilen todo lo actuado.
- Informes periciales, de la sociedad de clasificación.
- Facturas de todo tipo de costes, reparación, descarga, almacenaje, gastos periciales.
- Cuenta de escala con sus correspondientes justificantes.
- Justificantes de los salarios y manutención de la tripulación.
- Justificantes de gastos de inspectores.
- Detalle de combustibles y repuestos consumido y utilizado.
- Justificantes de otros gastos, comunicaciones, copias, documentación, etc.

-Del buque:

- Informes periciales sobre el alcance de los daños y causa de los mismos, diferenciando daños directos y los daños causados intencionadamente.
- Facturas de reparaciones provisionales y/o definitivas.
- Facturas de reparar todo tipo de elementos que hayan sido utilizados y que como consecuencia de ellos se hayan perdido, dañado o consumido.
- Gasto de buzos, remolcadores, etc.
- Contrato de salvamento si se hubiera utilizado.
- Gastos de alijar.

-En relación con la carga:

- Conocimientos de embarque o Póliza de fletamento.
- Packing list.
- Cargo manifest.
- Facturas comerciales.
- Average Bond.
- Average Guarantee, avales o depósitos bancarios.

-Informes periciales sobre la carga y su estado, diferenciando entre la sacrificada de la dañada directamente por el incidente.

-En relación con el flete.

-Póliza de fletamento.

-El conocimiento de embarque emitido por el naviero.

-Justificante del flete ganado y del coste de ganarlo.

-De la carga:

-Copia de la facture C.I.F

-Informes de la carga dañada.

-Escrito de subrogación.

4.6.2 Los valores contribuyentes

El buque contribuye con su valor en estado de avería. Para el cálculo de este valor debemos conocer el valor de mercado en buen estado, que no del valor asegurado. Del valor de mercado deduciremos el coste de la reparación para conocer el valor del buque en estado de avería.

La carga contribuye conforme a su valor de factura, incluyendo los gastos, seguro y flete, es decir, C.I.F. Si la carga hubiera sufrido daños parciales contribuirá con su valor en estado de avería. También lo hará la carga sacrificada o vendida como acto de A.G.

Los contenedores contribuyen de acuerdo a su valor venal.

Los combustibles contribuyen siempre y cuando sean por cuenta de los fletadores y contribuirán por su valor.

El flete contribuirá en función de cómo se haya pactado la póliza de fletamento:

-Si el flete está pagado en origen y es para un solo viaje no contribuye en la A.G.

-Si el flete es pagadero en destino contribuirá con el resultado neto, es decir, del valor pactado habrá que deducir todos los gastos y costes para ganarlo.

-Si el buque está fletado por tiempo (time charter) se estará de acuerdo al contenido del conocimiento de embarque que se emita para el viaje en el que surge el acto de A.G.

-Si es flete pagadero en origen, el flete no contribuye.

-Si el flete es pagadero en destino, la contribución será repartida proporcionalmente entre armador y fletador en relación de los valores que cada uno tenga implicado en el viaje.

4.6.3 Algunas consideraciones

Cuando se trata de un buque en lastre, en este caso, siempre y cuando haya más intereses involucrados en el viaje, se podría dar el caso de que esos otros intereses tengan que contribuir en A.G.

No podemos olvidar que la definición de avería gruesa habla específicamente que el sacrificio es “para el interés común”, por lo tanto en los casos en los que solo haya un interés no se podrá hablar de avería gruesa, si hubiese más de uno, aún cuando el buque navegue en lastre, los otros intereses también contribuirán.

Si se da el caso de que el estado de navegabilidad del buque es dudoso, se necesitará nominar peritos y abogados por parte de los intereses de la carga. Aún cuando se hata firmado la garantía o realizado los depósitos bancarios para garantizar la contribución, si los intereses de la carga prueban que el acto de A.G. se produjo como consecuencia de la innavegabilidad del buque, en ese caso no habrá contribución y los daños sufridos por la carga serán reclamables al armador.

CAPITULO V. CASO DE ESTUDIO

5.1 Inicio de una investigación

Antes de comenzar una investigación, debe tenerse en cuenta si el siniestro tiene como causa una de los riesgos asegurados, sin que haya una exclusión expresamente contenida en el contrato de seguros

Cuando se inicia una investigación, lo que realmente se busca es conocer y dar respuestas a preguntas de qué, cómo y por qué sucedió, para finalmente estudiar el cómo se podría haber evitado el siniestro.

Los avances tecnológicos son un gran aliado no solo para la prevención sino para responder a las preguntas anteriormente formuladas. El fin de la investigación, además de esclarecer en que circunstancias ocurrió, ayuda a evitar cometer los mismos errores en el futuro.

De este modo una investigación puede repercutir en el diseño y construcción de un buque, valorar mejor los materiales inflamables en caso de incendio, etc.

La premisa es que: “Todo siniestro marítimo es susceptible de ser investigado”. Tendemos a pensar que cuanto más aparatoso sea el accidente más podrá aportar en la investigación para prevenciones futuras, pero estos se estudian con el objetivo de aprender de los errores. La práctica dice que muchas veces el siniestro más simple es el que más nos enseña.

En la práctica los grandes siniestros son los únicos considerados de obligada investigación – “Como mínimo se investigarán todos los casos de siniestros graves y muy graves”. Y no se pretende decir lo contrario. La realidad es que casi nunca un siniestro es el resultado de un único gran error, sino que suele ser más una serie de catastróficas desdichas.

6. El Caso español CIAIM

La Comisión Permanente de Investigación de Siniestros Marítimos se creó el 14 de abril de 1988, su función principal, era y es la de determinar las causas técnicas de los accidentes 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. Otra de sus funciones es la de dar recomendaciones para evitar accidentes similares en el futuro. Esto lo realiza a través de investigaciones, con el fin de formular recomendaciones de seguridad y tratar de evitar así que los accidentes vuelvan a ocurrir, por lo que publica informes.

Los resultados de la investigación quedan recogidos en un informe que agrupa los hechos de un accidente, un análisis del mismo, unas conclusiones y unas recomendaciones en materia de seguridad. Todo esto con el fin de proponer medida a favor de la seguridad marítima que eviten siniestros parecidos en el futuro.

De acuerdo a 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 los ue se establecen los principios fundamentales que rigen la investigación de accidentes en el sector marítimo⁴⁴, *“las investigaciones que se lleven a cabo...no persiguen 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 incidente marítimo porque de sus resultados pueda inferirse determinada culpa o responsabilidad”*.

Esto viene a decir que *“la elaboración de 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”*⁴⁵.

⁴⁴ DOUE de 28 de mayo de 2009, L 131/114-127.

⁴⁵ art. 23.3 del Real Decreto 800/2011, de 10 de Junio. Boe núm 139

7. Informe CIAIM-26/2017

Abordaje entre los buques quimiquero Midvolga 2 y el buque pesquero El Fairrel en las cercanías del puerto de Barcelona, el 20 de marzo de 2017.



Figura 1. Buque MIDVOLGA 2.

Figura 2. Buque EL FAIRELL.

Figura 3. Zona del accidente.

ELABORACIÓN: [HTTPS://WWW.MITMA.GOB.ES/RECURSOS_MFOM/COMODIN/RECURSOS/IC_262017_MIDVOLGA2ELFAIRELL_WEB.PDF](https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/comodin/recursos/ic_262017_midvolga2elfairell_web.pdf)

7.1 Resumen:

El pesquero El Fairrel zarpó la mañana del 20 de marzo de 2017 de su atraque en Barcelona, con una tripulación compuesta de cuatro personas para realizar su actividad comercial de pesca de arrastre. Alrededor de las 15:00 horas regresaba a puerto.

El quimiquero Midvolga 2 zarpó del puerto de Barcelona antes de las 14:30 horas con rumbo al puerto de Alejandría, Egipto. A las 15:00 horas alcanzó el límite exterior de la boya del puerto y estableció su rumbo.

Ambos buques mantuvieron sus respectivos rumbos y velocidades durante los minutos posteriores a su salida.

El abordaje, entre los dos buques, tuvo lugar a las 15:12:25 horas produciendo el hundimiento del pesquero El Fairrel y como consecuencia la pérdida de dos marineros.

7.2 Investigación

La CIAIM recibió la notificación del accidente el día 21 de marzo de 2017. El mismo día el suceso fue calificado como “accidente muy grave” y se acordó la apertura de una investigación. El pleno de la CIAIM ratificó la calificación del suceso y la apertura de la investigación de seguridad el 19 de abril de 2017.

7.3 Datos Objetivos

2 DATOS OBJETIVOS

Tabla 1. Datos de los buques.

Nombre	MIDVOLGA 2	EL FAIRELL
Pabellón / registro Bandera: Puerto de registro:	Rusia Puerto de Bolshoy en San Petersburgo	España Barcelona
Identificación Matrícula: Señal distintiva: MMSI: Número OMI:	— UBIM3 273376900 9735139	3ª-BA-2-2-98 EA3881 224245280 —
Tipo	Buque de productos químicos.	Pesquero de arrastre.
Características principales Eslora total: Eslora entre perpendiculares: Manga: Puntal: Arqueo bruto: Arqueo neto: Material de casco: Propulsión: Motor: Potencia:	139,9 m 137,5 m 16,7 m 6,4 m 4979 GT 1629 NT Acero. Dos motores diésel con dos hélices de palas fijas. 2 × Wärtsilä 6L20 2 × 1200 kW a 1000 rpm.	25,03 m 21,20 m 6,05 m 3,11 m 73,38 GT; 35,35 TRB — Plástico reforzado con fibra de vidrio. Motor diésel con hélice de palas fijas. Mitsubishi S18-MP 151 kW a 1000 rpm.
Propiedad y gestión Propietario: Sociedad de clasificación: P&I / aseguradora: Consignatario:	Middle Volga Shipping Co. Registro Italiano Navale Ingosstrakh Insurance Company Coma y Ribas S.L.	Dos armadores particulares a través de la sociedad civil particular HUCAR. — Mutuapesca —
Pormenores de construcción	Construido el año 2014 por el astillero Haichuan en Yangzhóu (China).	Construido el año 1998 por Astilleros Lehimo S.A. en Barcelona.

ELABORACIÓN: [HTTPS://WWW.MITMA.GOB.ES/RECURSOS_MFOM/COMODIN/RECURSOS/IC_262017_MIDVOLGA2ELFAIRELL_WEB.PDF](https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/comodin/recursos/IC_262017_MIDVOLGA2ELFAIRELL_WEB.PDF)

Tabla 2. Pormenores del viaje.

Fecha	20 de marzo de 2017	
Puertos de salida / escala / llegada	Salida de Barcelona con destino previsto a Alejandría (Egipto).	Salida y llegada prevista a Barcelona.
Tipo de viaje	Internacional.	Pesca litoral.
Información relativa a la carga	En lastre.	Aparejos de pesca y capturas del día.
Dotación	<p>13 tripulantes enrolados como:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1 capitán. • 1 primer oficial de puente. • 1 segundo oficial de puente. • 1 jefe de máquinas. • 1 primer oficial de máquinas. • 1 segundo oficial de máquinas. • 1 tercer oficial de máquinas. • 1 electricista. • 1 contramaestre. • 3 marineros. • 1 cocinera. <p>Todos con nacionalidad rusa.</p>	<p>4 tripulantes enrolados como:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1 patrón, con nacionalidad española. • 1 marinero, con nacionalidad española. • 1 marinero, con nacionalidad marroquí. • 1 marinero, con nacionalidad senegalesa.
Tripulación mínima de seguridad	—	4
Número máximo de personas permitidas a bordo	—	8
Documentación	<p>Los tripulantes de ambos buques disponían de los títulos y certificados de especialidad necesarios en vigor.</p> <p>No se han encontrado deficiencias relacionadas con el accidente.</p>	

Tabla 3. Información relativa al suceso.

Tipo de suceso	Abordaje.	
Fecha y hora	20 de marzo de 2017, 15:12:25 hora local	
Localización	41°16'07" N; 002°12'33" , aproximadamente a 3,2 millas al sureste de la bocana sur del puerto de Barcelona	
Operaciones de la embarcación y tramo del viaje	En navegación, tras salir del puerto de Barcelona.	En navegación, de regreso al puerto de Barcelona.
Lugar a bordo	Proa.	Costado de babor.
Daños sufridos en los buques	Arañazos superficiales en el casco.	Hundimiento.

ELABORACIÓN: [HTTPS://WWW.MITMA.GOB.ES/RECURSOS_MFOM/COMODIN/RECURSOS/IC_262017_MIDVOLGA2ELFAIRELL_WEB.PDF](https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/comodin/recursos/ic_262017_midvolga2elfairell_web.pdf)

Heridos / desaparecidos / fallecidos a bordo	Ninguno.	Dos marineros fallecidos.
Contaminación	No.	
Otros daños externos a los buques	No.	
Otros daños personales	No.	

Tabla 4. Condiciones marítimas y meteorológicas.

Viento	Del 5 fuerza Beaufort 2 (4 a 6 nudos)
Estado de la mar	Mar rizada
Visibilidad	Buena (superior a 10 km).

Tabla 5. Intervención de las autoridades en tierra y reacción de los servicios de emergencia.

Organismos intervinientes	<p>Capitanía marítima de Barcelona. Centro de coordinación de emergencia de la Cruz Roja. Centro de coordinación operativa de Cataluña (CECAT). Centro de Operaciones de Vigilancia y Seguridad Marítima (COVAM) de la Armada. Guardia Civil. Servicio de emergencia 112 de Cataluña. Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR).</p>
Medios utilizados	<p>Buque cazaminas SELLA de la Armada. Buques de pesca MAIRETA IV, LA FERROSA y otros. Buques de salvamento (B/S) GUARDAMAR CALÍOPE y CLARA CAMPOAMOR de Sasemar. Buque LLUERNA de la Generalidad de Cataluña. Embarcación de los bomberos de Barcelona. Helicóptero de salvamento (H/S) HELIMER 205 de SASEMAR. Lanchas de salvamento (L/S) MEDITERRÁNEA y NEPTUNO de Cruz Roja. Patrulleras RÍO TORDERA y RÍO SANTA EULALIA de la Guardia Civil.</p>
Rapidez de la intervención	Inmediata.
Medidas adoptadas	Movilización de medios de salvamento y rescate.
Resultados obtenidos	Rescate de dos de los naufragos. Localización del buque hundido y recuperación de los cuerpos de los dos fallecidos.

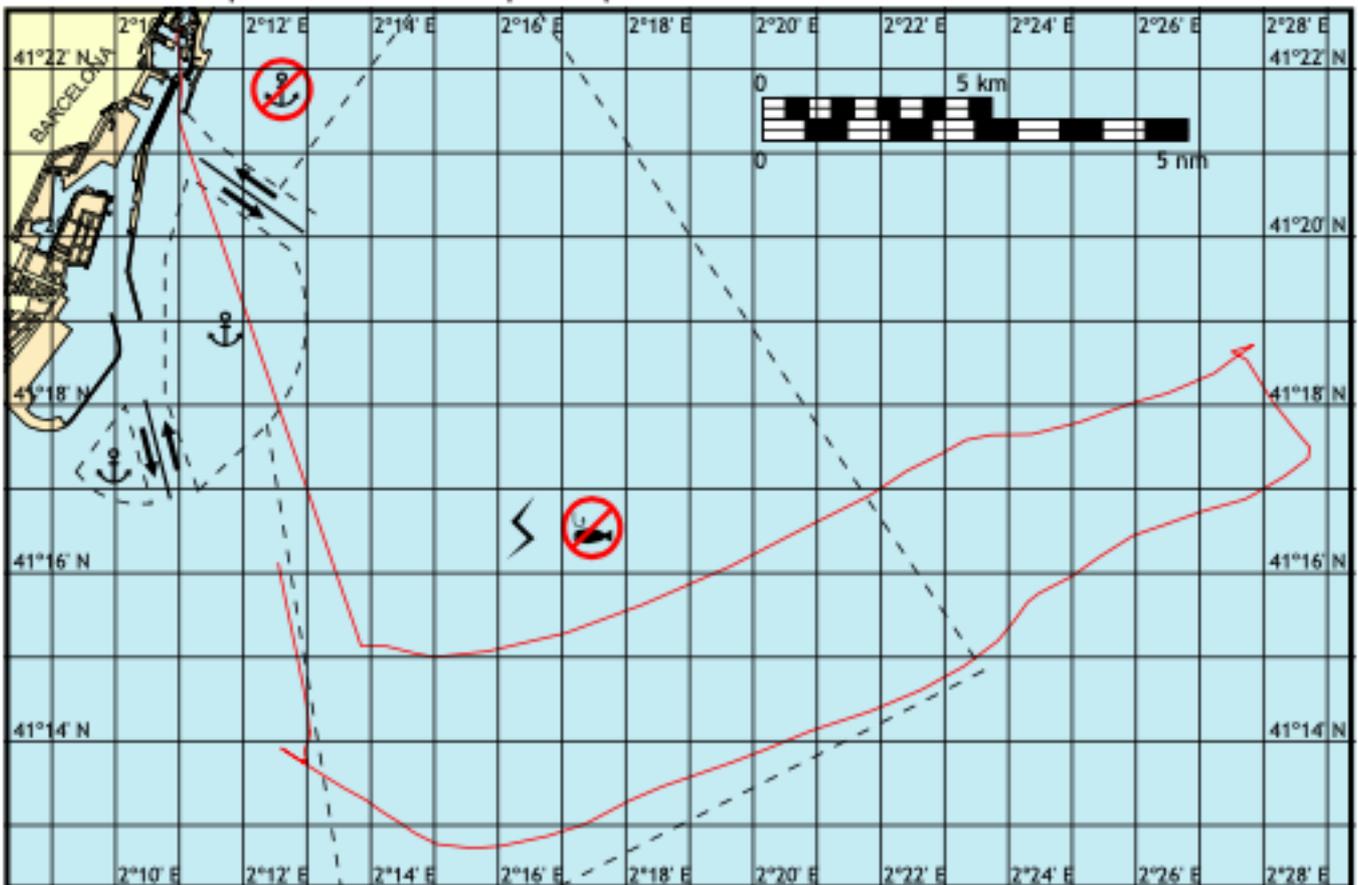
ELABORACIÓN: [HTTPS://WWW.MITMA.GOB.ES/RECURSOS_MFOM/COMODIN/RECURSOS/IC_262017_MIDVOLGA2ELFAIRELL_WEB.PDF](https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/comodin/recursos/ic_262017_midvolga2elfairell_web.pdf)

7.4 Análisis del suceso:

El 17 de marzo del 2017 el quimiquero Midvolga 2 que regresaba de su última escala en Yeysk (Rusia) atracaba en el puerto de Barcelona, cargando 6027 toneladas de melaza, en el atraque 32-E del muelle de la Energía y manteniendo una situación de lastre.

El 20 de marzo de 2017 el buque pesquero El Fairrel se encontraba en su atraque 11-C del muelle de Baleares del puerto viejo de Barcelona. El pesquero zarpó del muelle a las

04:42 horas con una tripulación de cuatro marineros con el objetivo de realizar su habitual faena. A las 04:57 horas navegando hacia su zona de pesca, el patrón realizo un informe de área respectivo a ese día de faena en su diario electrónico. Alrededor de las 5:30 horas El Fairrel alcanzó la posición 41° 15'N, 002° 14'F, donde pretendían comenzar la faena, estando prohibida por ser zona de cables submarinos. Durante la faena el pesquero mantuvo una velocidad de tres nudos, moviéndose tanto en el interior como en el exterior de la zona prohibida.



ELABORACIÓN: [HTTPS://WWW.MITMA.GOB.ES/RECURSOS_MFOM/COMODIN/RECURSOS/IC_262017_MIDVOLGA2ELFAIRELL_WEB.PDF](https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/comodin/recursos/ic_262017_midvolga2elfairell_web.pdf)

El pesquero El Fairrel desplegó dos veces su red de arrastre, una vez dadas las 14:38 horas se dio por finalizado su trabajo de pesca. A las 14:55 horas fijó su rumbo al puerto, después de navegar de forma manual, a las 15:02 horas el patrón estableció el rumbo 348° de forma automática mientras se disponía a completar el informe de marea entre las 15:03 horas y las 15:10 horas que debía entregar antes de su atraque.

Por otro lado, el buque Midvolga 2 se mantuvo en su atraque 32-E en el muelle de la energía, Barcelona.

A las 14:00 se realizó el cambio de guardia en el Midvolga 2, entrando el primer oficial de guardia en ese momento. Sobre las 14:28 horas aproximadamente el buque quimiquero zarpó con rumbo al puerto de Alejandría, Egipto.

Mientras realizaban la maniobra de salida del puerto el contraatastse junto a un marinero se encontraban en el castillo de proa, al mismo tiempo el segundo oficial junto a otro marinero se encontraban en popa, mientras el capitán, el primer oficial y el práctico estaban en el puente. Una vez terminado de desatracar, el contraatastse se fue al puente, dejando al marinero solo en el castillo de proa.

Encontrándose el primer oficial en el timón durante la salida del buque, a las 14:45 horas en la posición 41° 19,5'N, 002 10'E, el capitán relevó al primer oficial, para que este acompañara al práctico durante su desembarco, este se produjo por el lado de babor. Quedando el puente a cargo del capitán y el contraatastse.

Una vez desembarcado el práctico, el primer oficial regresó al timón mientras que el contraatastse dejó el puente. En ese momento a las 15:01 horas el capitán informo al puerto de Barcelona que se encontraba en el exterior del puerto y con rumbo a su destino.

A las 15:03 horas al paso de la boya Sierra, el primer oficial estableció el rumbo 117°, alterando la velocidad de máquinas hasta casi el 50% de su capacidad.

En ese mismo instante el primer oficial se percató de un eco en el radar, al comprobar que se trataba de una embarcación intentó estimar su trayectoria través del AIS, pero ese solo tenía su MMSI. Mientras el marinero de proa se encontraba realizando tareas en la cubierta se dio cuenta de que había un buque en la lejanía por el lado de estribor, pero lo ignoró y regresó al puente con el primer oficial, ya que ambos estaban realizando la guardia. Después de que el primer oficial pudo tener acceso a los datos de velocidad del pesquero, se determinó que pasaría por popa a una mínima distancia de 1,5 cables.

La velocidad real de El Fairrel era de unos 10 nudos. Pero los datos que contenía el Midvolga 2 por medio del AIS eran de varios minutos antes, debido a que no se había actualizado, por ello recibían una información errónea en cuanto a la velocidad del pesquero, por lo que parecía que este navegaba a 3,8 nudos. Minutos más tarde al percatarse de que el AIS no ofrecía más datos, el primer oficial decidió observar con los prismáticos para obtener más información acerca del tipo de buque y rumbo. Dado que el AIS no anunciaba peligro de abordaje el oficial mantuvo velocidad y rumbo. Pasado un

tiempo al comprobar de nuevo la situación, el oficial se dio cuenta de que era distinta, y que había riesgo de abordaje.

Una vez llegadas las 15:10 horas el oficial del Midvolga 2 comenzó a maniobrar a babor, aumentando cada vez más el ángulo del timón de 10°, 15°, llegando incluso hasta 25°, para seguidamente ponerlo a 0°. Hay que decir que el marinero se encontraba en el puente haciendo labores de mantenimiento, en ese momento escuchó al primer oficial protestando debido a la maniobra de El Fairrel y actuando sobre los mandos del buque. Mientras tanto el patrón de El Fairrel estaba enviando el informe de marea, sin alterar ni rumbo, ni velocidad.

A las 15:12:00 horas el AIS del buque Midvolga 2 continuaba sin mostrar datos del eco, debido a esto no conseguía establecer comunicaciones con dicho buque por lo que el oficial actuaría maniobrando todo a babor. Como los pescadores no dominaban el idioma internacional marítimo (el inglés), el oficial decidió realizar una pitada como aviso. A las 15:12:10 horas el oficial del Midvolga 2 hizo sonar el tifón en tres ocasiones, con un intervalo de un segundo de duración, mientras daba máquina atrás. Al mismo tiempo el marinero situado en el puente observó una colisión inmediata, de todas formas, el capitán al escuchar las pitadas decidió subir al puente.

El Midvolga 2 realizó una maniobra que le llevo a separarse levemente del pesquero, a la vez que el buque El Fairrel continuaba aproximándose sin alterar ni rumbo ni velocidad hasta el abordaje.

Llegadas las 15:12:25 horas se produjo el abordaje entre la proa del quimiquero Midvolga 2 y el lado de babor de El Farrail, en la situación 41° 16'07" N, 002° 12'33"E. El buque pesquero se escoró a estribor mientras el Midvolga 2 lo atravesaba por encima. En el momento de abordaje tres marineros de El Fairrel cayeron al agua, mientras el patrón quedó atrapado en el puente.

A las 15:12:49 horas el capitán del Midvolga 2 accionó la alarma general. A su vez el marinero de guardia acudió a socorrer a los tripulantes del pesquero, mientras que el primer oficial lanzaba un aro salvavidas desde el puente para socorrer a uno de los tripulantes.

A las 15:20:05 horas el capitán del Midvolga 2 contactó con el puerto de Barcelona para informar de la colisión. A las 15:44 horas contactó nuevamente para avisar de que había socorrido a dos tripulantes de El Fairrel, pero que aún faltaban otros dos.

A las 16:14 horas los tripulantes socorridos del pesquero fueron trasladados a puerto para ser atendidos.

El 23 de marzo de 2017 se envió un robot para localizar la embarcación hundida del pesquero El Fairrel, que se encontraba en la posición 41° 16'09,18"N, 002° 12'35,90" E y a una distancia de 155 metros bajo la superficie del mar. A las 14:44 se descubrió el cadáver de uno de los tripulantes del pesquero desaparecido en las proximidades del pecio.

El 24 de marzo de 2017 a las 02:03 horas se localizaba el cadáver del segundo tripulante desaparecido del pesquero, se hallaba en las proximidades del pesquero hundido.

7.5 Causas de accidente

Hay que destacar que la tripulación de ambos buques disponía de todos los certificados exigibles en vigor, además no presentaban ninguna deficiencia a bordo que pudiese afectar al accidente.

1. El buque Midvolga 2 si mantuvo una vigilancia, pero podría concluirse que de forma ineficaz, debido a la tardanza para actuar y prevenir el abordaje, sin embargo, el buque pesquero El Fairrel no mantuvo ninguna vigilancia a bordo, ya que no se percató de la presencia de ningún tipo de buque en sus proximidades hasta el momento de la colisión.
2. El quimiquero Midvolga 2 pese a que si identificó la amenaza de abordaje con el pesquero, y realizó maniobras para evitarlo, fueron realizadas tarde. Por el contrario, el pesquero El Fairrel no se percató de la presencia del quimiquero hasta el último momento.
3. El Midvolga 2 si realizó maniobras para evitar el abordaje, pero estas no tuvieron el resultado que se esperaba por lo que fueron insuficientes. El pesquero no realizó ninguna maniobra, debido a que no se había percatado del riesgo de colisión.

4. En una situación de cruce como esta, se estipula que un buque debe maniobrar y otro seguir a rumbo. En este caso el buque Midvolga 2 era el encargado de maniobrar, mientras que El Fairrel debía seguir el rumbo.

5. El Midvolga 2, de acuerdo a lo anterior, debió haber cedido el paso con anterioridad y de forma clara, sin embargo, realizó unas medidas de timón cortas y repetidas, además de no haber invertido la propulsión con suficiente antelación por lo que no fueron capaces de cambiar el rumbo.

6. El pesquero El Fairrel a pesar de mantener un rumbo y velocidad constante, debía estar atento a cualquier riesgo de abordaje que le pudiera afectar, por lo tanto, aunque el pesquero fuese el buque que sigue a rumbo, esto no le exime de realizar una vigilancia o maniobrar para evitar la colisión.

Un dato característico para estimar el riesgo de abordaje es la marcación desde un buque al otro. Si con el pasar del tiempo y el movimiento de ambos buques, la marcación observada no varía apreciablemente entonces existe riesgo real de abordaje.

Durante la navegación la variación de la marcación puede observarse de manera muy sencilla sin necesidad de realizar ninguna toma de datos ni cálculos. Simplemente es necesario mirar al objeto o buque en cuestión y percibir que siempre le estamos viendo por el mismo sitio.

Entre ciertas horas se observó que la marcación se mantuvo invariable, lo que constituía una alarma clave para darse cuenta del riesgo de abordaje existente. A partir de las 15:12 la marcación empieza a variar debido al cambio de rumbo y velocidad realizado por el buque Midvolga 2.

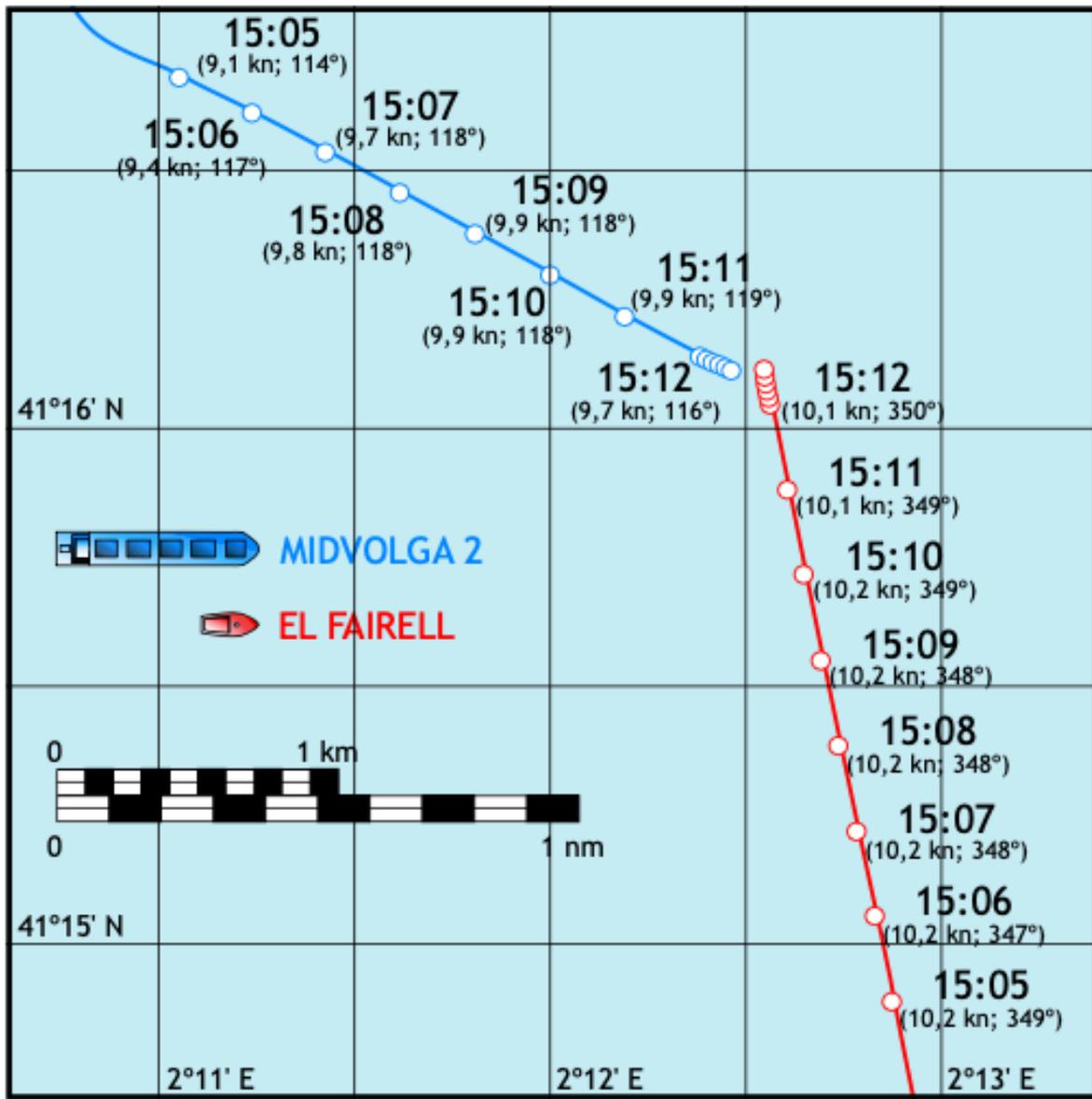


Figura 8. Trayectoria de ambos buques.

ELABORACIÓN: [HTTPS://WWW.MITMA.GOB.ES/RECURSOS_MFOM/COMODIN/RECURSOS/IC_262017_MIDVOLGA2ELFAIRELL_WEB.PDF](https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/comodin/recursos/ic_262017_midvolga2elfairell_web.pdf)

7.6 Actuaciones de los buques:

El primer oficial del buque Midvolga 2 detectó un eco en el radar que sería el buque pesquero El Fairrel. Según el primer oficial, que inicialmente no pudo determinar de que buque se trataba ya que sus datos AIS se recibían incompletos. Además, la carta electrónica indicaba que no había riesgo de abordaje, lo que achacaba a que los datos AIS transmitidos por el pesquero no se recibieron correctamente en el mercante durante un intervalo de varios minutos.

De acuerdo a la CIAIM estas declaraciones no son suficientes para justificar de modo alguno el abordaje. El primer oficial debió haber advertido que, durante varios minutos, la

marcación del pesquero no variaba apreciablemente, se veía el pesquero por el mismo sitio.

Añadido a lo anterior, el primer oficial tenía a su disposición el radar del buque, que le hubiera informado, sin lugar a dudas, del riesgo de abordaje. Hay que considerar que, al contrario que el radar, el AIS no está catalogado como un sistema de ayuda a la navegación, y de hecho no representa fielmente la realidad, puesto que no tiene en cuenta los buques y embarcaciones que no disponen de ese sistema, ni es capaz de detectar otro tipo de obstáculos.

Navegar sustituyendo la vigilancia visual con ayuda del radar por el sistema AIS, es totalmente contrario a las buenas prácticas de la navegación.

Pero es que además, el mercante únicamente dejó de recibir datos del AIS del pesquero por un período no superior a cinco minutos, lo que significa, que a partir de ese momento, desde siete minutos antes del abordaje, se recibían correctamente los datos del AIS del pesquero. Por lo que la carta electrónica del mercante ya debería mostrar el riesgo de abordaje desde ese momento, lo que significa que el primer oficial tampoco realizó una vigilancia por medio de ese sistema.

También parece insostenible la idea de que no conocer el nombre del pesquero imposibilitase el contacto por VHF, con el fin de evitar el abordaje. Primero, porque era el Midvolga 2 el que debía de haber maniobrado, y por tanto ante la imposibilidad de establecer comunicaciones con el pesquero, el mercante debería haber iniciado la maniobra para evitar el abordaje. Y segundo, porque el hecho de no conocer el nombre de un buque no impide contactar por VHF con el, como se ha hecho durante mucho tiempo antes de la generalización de los sistemas AIS.

Por todo esto el CIAIM cree que el primer oficial tuvo una práctica profesional que deja mucho que desear.

En el caso de El Farrel, el patrón asegura no haberse percatado del mercante hasta que prácticamente lo tuvo encima, y que estuvo rellenando el diario electrónico de pesca durante la navegación hacia puerto. Según los registros, el diario de pesca estuvo completo hacia las 15:10 horas. Si bien es cierto que el patrón nunca debió simultanear la navegación con el relleno del diario de pesca, la verdad es que, el patrón tampoco se percató del riesgo de abordaje, dos minutos antes.

7.7 Reglamento Internacional para Prevención de Abordajes (RIPA)

“Para poder identificar las reglas RIPA que no fueron tenidas en cuentas por los dos buques es importante que los clasifiquemos. Los dos están clasificados como “buques de propulsión mecánica, al buque El Farrel no se le califica como pesquero, puesto que en el momento del accidente no estaba realizando esta actividad, sino navegando.

1 Vigilancia

-Regla 5 -Vigilancia: Todos los buques mantendrán en todo momento una eficaz vigilancia visual y auditiva, utilizando asimismo todos los medios disponibles que sean apropiados a las circunstancias y condiciones del momento, para evaluar plenamente la situación y el riesgo de abordaje.

Parece ser que el Midvolga 2 si realizó cierta vigilancia puesto que minutos antes del accidente se percató de la presencia del buque El Farrel, pero la detección del riesgo de abordaje y las actuaciones posteriores para evitarlo ejecutaron demasiado tarde.

Por parte del buque El Fairrel no se hizo ningún tipo de vigilancia ya que antes del accidente el patrón estaba completando el informe de marea. Ese llevaba el radar encendido y la alarma de colisión conectada pero no activada, en sus propias palabras “sólo la activa con niebla porque en otros casos no hay obligación”. El no tener activa la alarma y no prestar atención a la navegación el patrón no llevo a percatarse de la presencia del Midvolga 2. Fue segundos antes de la colisión cuando se dio cuenta del otro buque y alzó la voz para avisar al patrón.

2 Riesgo de abordaje

-Regla 7- Riesgo de abordaje: d) Para determinar si existe riesgo de abordaje se tendrán en cuenta, entre otras, las siguientes consideraciones:

1. Se considerará que existe el riesgo, si la demora o la marcación de un buque que se aproxima no varía en forma apreciable.

Ambos buques dispusieron de seis minutos para percatarse de la situación de abordaje y actuar.

3 Maniobras

-Regla 8- Maniobras para evitar el abordaje: b) [...] Deberá evitarse una sucesión de pequeños cambios de rumbo y/o velocidad.

El buque Midvolga 2, antes del abordaje, realizó metidas de timón a babor de sólo unos segundos. Esta maniobra únicamente sirvió para cambiar el rumbo de aguja del buque pero dado su gran tamaño no alteró el rumbo de superficie.

4 Cruce

-Regla 15- Situación de cruce: Cuando dos buques de propulsión mecánica se crucen con riesgo de abordaje, el buque que tenga al otro por su costado de estribor se mantendrá apartado de la derrota de este otro y, si las circunstancias lo permiten, evitará cortar la proa.

Esta regla indica cuál debe ser el que maniobre y cuál el que mantenga el rumbo. Debería haber sido el buque Midvolga 2 el responsable de la maniobra a fin de permitirle el paso a El Fairrel. Sin embargo, esta regla no indica explícitamente quien debe caer a cual banda. La decisión de caer a estribor o a babor la tiene el Capitán en función de la situación particular de cruce para “evitar cortar la proa” al otro buque. La decisión tomada por el Midvolga 2 de maniobrar a babor no evitó cortar la proa al pesquero.

5 Maniobra del que sigue rumbo

-Regla 17- Maniobra del buque que “sigue rumbo”:

a) [...]

2. No obstante, este otro buque puede actuar para evita el abordaje con su propia maniobra, tan pronto como le resulte evidente que el buque que debería apartarse no está actuando en la forma preceptuada por este Reglamento.

El Fairrel era el buque que debía seguir el rumbo. Aunque tenía preferencia de paso, eso no le libra de vigilar y maniobrar en caso de detectar un riesgo de abordaje. El hecho de que el buque no realizase ninguna maniobra esclarece que el patrón nunca estuvo atento a la navegación.”⁴⁶

⁴⁶ mitma.gob.es

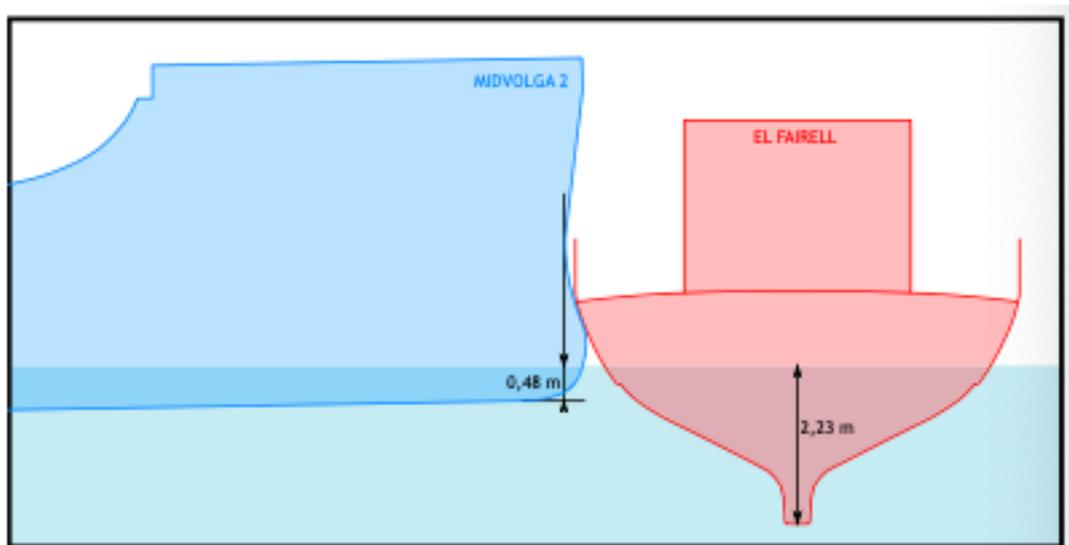
7.8 Hundimiento de El Fairrel

El abordaje se produjo entre a proa del Midvolga 2 y l costado de babor de El Fairrel.



ELABORACIÓN: [HTTPS://WWW.MITMA.GOB.ES/RECURSOS_MFOM/COMODIN/RECURSOS/IC_262017_MIDVOLGA2ELFAIRELL_WEB.PDF](https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/comodin/recursos/ic_262017_midvolga2elfairell_web.pdf)

En la imagen anterior se observa la zona del impacto, la fuerza del impacto le destrozó el costado produciendo una avería de agua que provocó la inundación de la cámara de máquinas en muy pocos segundos. Además el buque se sumergió al pasarle por encima el Midvolga 2, que hizo que la entrada de agua fuese aún más rápida.



ELABORACIÓN: [HTTPS://WWW.MITMA.GOB.ES/RECURSOS_MFOM/COMODIN/RECURSOS/IC_262017_MIDVOLGA2ELFAIRELL_WEB.PDF](https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/comodin/recursos/ic_262017_midvolga2elfairell_web.pdf)

Esta imagen muestra la posición que mantenían ambos buques en el momento de la colisión.

7.9 Formas de evitar el abordaje:

En el caso del Midvolga 2:

En este supuesto, si el primer oficial hubiera decidido maniobrar con mayor antelación, es muy posible que no se hubiese producido el abordaje, pudiendo haber alterado el rumbo o la velocidad, e incluso ambas.

El primer oficial debería haber solicitado apoyo tanto al marinero de guardia como al capitán, consensuando la toma de decisiones con el fin de evitar la colisión.

Otra manera de haber evitado el abordaje, hubiera sido realizar las comunicaciones a través del VHF canal 16, para así intentar ponerse en contacto con el buque y conocer sus intenciones. Además también estaba la posibilidad de contactar con la torre de control y que esta iniciara las comunicaciones con el pesquero.

En el caso de El Fairrel:

La mejor manera de evitar el abordaje hubiera sido llevar a cabo una vigilancia correcta, lo que hubiese eludido cualquier imprevisto.

El pesquero debería haber tenido activada la alarma de colisión, ya que es una herramienta de apoyo muy útil durante la navegación

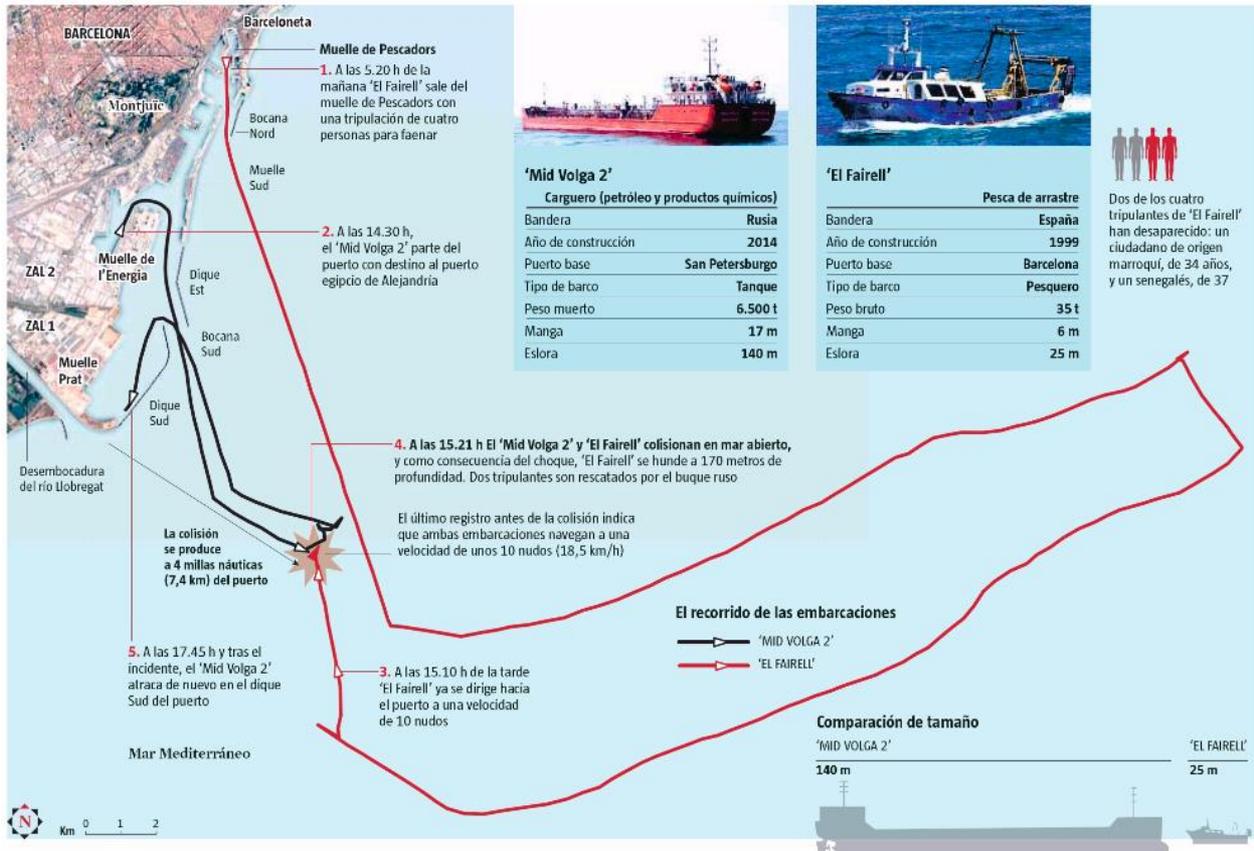
Era función del Patrón encargar a un marinero la vigilancia de la navegación mientras se realizaban los informes de mareas o cualquier otra tarea, en orden de que siempre hubiese una persona vigilando.

Los buques colisionaron después de haber mantenido el rumbo y velocidad constante, durante al menos siete minutos antes del abordaje. Tanto las condiciones meteorológicas como la visibilidad eran buenas. No había tráfico significativo, ni restricciones de ningún tipo a la navegación.

El Midvolga debió ceder el paso pero no lo hizo, manteniendo rumbo y velocidad hasta que el abordaje fue inevitable. De otro lado, El Fairrel no maniobró para evitar el abordaje una vez que se hizo evidente que el mercante no podía maniobrar a tiempo.

La única razón, de acuerdo al informe CIAIM, es que ninguno de los dos buques realizó vigilancia eficaz de la navegación.

7.10 Gestión del siniestro



Fuente: marinetraffic.com and google earth

Una vez ocurrido el siniestro, en este caso un abordaje, que cómo hemos dicho anteriormente es el daño causado por la colisión de dos buques. Vamos a desgranar los pasos a seguir para explicar el siniestro, por lo que aplicaremos la teoría desarrollada en los apartados anteriores, para resolver este caso concreto.

1-Nos encontramos antes un abordaje entre un buque y un barco pesquero, este tuvo lugar en las proximidades del puerto de Barcelona. En concordancia con la investigación, la colisión muestra que ninguno de los dos barcos vio al otro ni valoró la probabilidad de abordaje. La causa de la negligencia está, seguramente, en la ausencia de ambos puestos de gobierno alguna persona capacitada para ello.

2-Conocemos que le pesquero llevaba 4 tripulantes, que anteriormente la tripulación, para esa clase de barcos, era de 6. Que no falte decir que en el puente no iba ninguna persona, algo que en principio no parece arriesgado pues el barco no habría descolgado las marcas de pesquero de arrastre lo que garantiza que los demás barcos tendrían que

maniobrar en caso de riesgo de colisión. Esto es considerado una práctica habitual. Tampoco es de extrañar que los patrones de los pesqueros, en circunstancias y condiciones semejantes, bajen a cubierta para ayudar.

3-Del mercante Midvolga 2 desconocemos detalles, pero hay alguna hipótesis, construido para navegar por aguas fluviales con tripulación reducida, damos por hecho que estaba autorizado y cumplía toda la normativa de la navegación marítima, de no ser así se agravaría aún más su situación en el siniestro. Pero, ¿por qué no maniobró ante el riesgo de colisión? La respuesta es bastante sencilla, no lo vieron, descuidaron el deber primordial de vigilar la proa y maniobrar para evitar la colisión.

Nos encontraríamos ante un abordaje culpable, ninguno de los dos buques implicados realizó la vigilancia de forma correcta, lo que acabó con el hundimiento de El Fairrel y la muerte de dos de sus tripulantes. Las causas fueron la tardía detección del riesgo de abordaje y la tardía realización de maniobras para evitarlo, a lo que podríamos añadir una excesiva confianza en la exactitud de los datos dados por el equipo AIS, que no es un equipo de ayuda a la navegación, esto por parte del Midvolda 2.

En cuanto a El Fairrel se podría achacar a la falta de diligencia del patrón en cuanto a la vigilancia durante la navegación y la ejecución simultánea de varias tareas fundamentales.

Aunque sabemos que en caso de abordaje, la culpa debe probarse por quien reclama la indemnización, en este incidente hablaremos de abordaje causado por culpa compartida de ambos buques, en el que la responsabilidad de sus respectivos armadores se graduará en proporción al grado de culpa que se le atribuya a cada buque.

Sabemos que las reglas para determinar la culpabilidad en el abordaje vienen recogidas en el RIPA.

En cuanto a la denuncia del incidente la ley no establece formalidades, pero se debe dejar constancia de lo ocurrido, además todos los buques están obligados a contratar un seguro de responsabilidad civil que, entre otros, cubre los daños causados por abordaje. Hablamos de un seguro a terceros, que no cubre el daño al barco asegurado, que resulte culpable.

La legislación regula la acción directa, por lo que no es necesario que reclamemos a la otra embarcación, pudiendo hacerlo directamente a su aseguradora, en este caso se debería averiguar quién es.

Pero antes de hablar de quien paga los daños, lo más importante es evitar daños mayores y poner a salvaguarda la vida de las personas. Avisar a salvamento y llevar a los heridos a puerto.

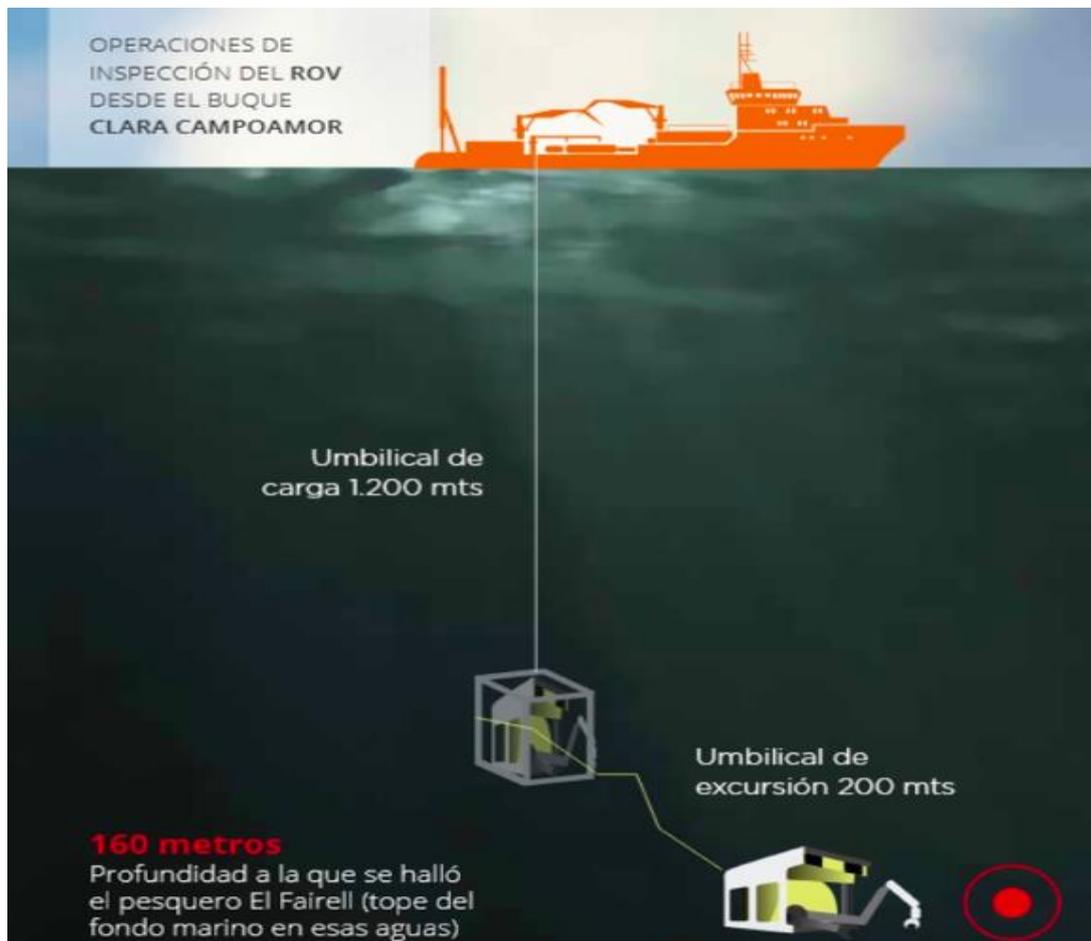
Desgraciadamente en el hundimiento fallecieron dos marineros y las operaciones de búsqueda las realizó salvamento marítimo, como se relata a continuación:

“Así fueron las operaciones de búsqueda

Los medios movilizados en un primer momento fueron la Guardamar Calíope y el Helimer 205 (Salvamento Marítimo), una patrullera y buzos GEAS (Guardia Civil), una embarcación de Bomberos de Barcelona, la embarcación Lluerna de la Generalitat de Catalunya y embarcaciones de Cruz Roja. Asimismo, se desplazó el buque Clara Campoamor desde Cartagena y un robot submarino (ROV) desde la base estratégica de salvamento y lucha contra la contaminación ubicada en Fene (A Coruña).

Al día siguiente del abordaje, en concreto a las 12:20 horas, la embarcación Lluerna del Departament de Pesca de la Generalitat de Catalunya, con sistema de sonda multihaz comunicaba la localización de un objeto de 25 metros en la zona del hundimiento, a unos 160 metros que podría tratarse del pesquero El Fairell. Ya por la tarde, a las 15:27 horas, el cazaminas Sella -de la Armada Española-, que también disponía de sónar de clasificación, así como de su propio ROV, confirmaba la localización del pesquero.⁴⁷”

⁴⁷ salvamentomaritimo.es



Fuente:salvamentomaritimo.es

Después habrá que evaluar los daños, e informar a la aseguradora de lo ocurrido exactamente.

Unos y otros intentarán lógicamente afrontar la menor responsabilidad posible, pero no nos cabe duda de que ambos son responsables del siniestro de acuerdo al art. 8 del RIPA. Esta certeza sólo quedaría eclipsada si alguno de los dos buques pudiese demostrar que hizo todo lo que estuvo en su mano para evitar la colisión, lo que nos parece un poco improbable. Se siguen desconociendo las circunstancias del abordaje.

Los técnicos de la comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos son los encargados de iniciar las pesquisas para conocer las causas del accidente y, si fuese necesario, propondrán cambios normativos para evitar un siniestro igual en el futuro.

Las aseguradoras de los dos buques, completamente informadas, trabajarán sobre la forma en que se pueda minimizar su responsabilidad.

Si alguna de las partes acepta pagar, la aseguradora de esta enviará a un perito para evaluar el coste de las mismas. Supongamos que no existe conformidad sobre las averías producidas en el siniestro y el coste de reparación se iniciará un procedimiento de valoración pericial contradictoria por el que cada uno nombrará su perito y en caso de que no haya acuerdo un perito que dirima⁴⁸.

Si el barco, con derecho a indemnización, tuviese un seguro de daños propios, el armador podría:

Dar un parte a su propia compañía para que pague o,
Reclamar al buque culpable o a su aseguradora directamente.

El seguro de buques cubre la responsabilidad civil del armador por los daños y perjuicios causados a otro buque, embarcación o artefacto naval, y a sus cargamentos en caso de abordaje. Esta cobertura es complementaria de la de los propios daños del buque.

Suponemos que se realizó una Protesta de mar que de acuerdo a Tratado de Derecho Marítimo de Vigier de Torres, la protesta del mar es "la manifestación de la voluntad del capitán o patrón de un buque, hecha por escrito y en forma legal ante la autoridad competente, para hacer constar su irresponsabilidad y la del personal a sus órdenes ante cualquier accidente, situación o avería, salvaguardando con ello los derechos terceros de sus armadores y demás interesados en la expedición".

Es requisito legal imprescindible para poder realizar las reclamaciones es que exista: avería, naufragio, arribada forzosa, abordaje, ataque a la nave o incumplimiento de la presentación de la carga.

En cuanto al litigio, al haberse producido en aguas españolas, a pesar de que uno de los buques tenía bandera extranjera, se ventilara en los juzgados españoles.

Se podría solicitar una orden judicial para que el barco presuntamente culpable sea retenido hasta garantizar el pago de lo estipulado.

El procedimiento de arresto es rápido y sencillo, ya que sólo es necesario que se alegue un derecho de crédito⁴⁹ debido a los daños causados en la colisión por el barco que se

⁴⁸ www.mitma.gob.es

⁴⁹ Convenio Internacional sobre Privilegios Marítimos Artículo 4. Privilegios marítimos.

pretende arrestar. Es una medida necesaria cuando se desconoce la aseguradora del barco culpable y además el armador de este no pertenezca a la Unión Europea

De todos modos, las investigaciones de los técnicos de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos determinarán las causas del accidente, servirán para tomar medidas con el fin de evitar que se vuelvan a producir situaciones como estas, pudiendo establecer las responsabilidades que correspondan.

El Midvolga 2 no presentó ningún desperfecto de consideración y no se produjo ninguna fuga contaminante.

El mercante regresó a puerto tras la colisión, de donde salió días más tarde tras depositar los avales exigidos por la Capitanía Marítima y los juzgados que llevan sendos procedimientos contra el buque. El capitán y el primer oficial, de guardia en el momento de la colisión, han sido imputados penalmente por un delito de homicidio imprudente, por abordar al "EL FAIRELL" y causar su naufragio, para aclarar su responsabilidad penal, ya que presuntamente ha habido un fallo humano, según el Juez, aun considerando el Artículo 8 del RIPA y la Regla 2B del mismo en donde se manifiesta la obligación de evitar el abordaje por ambos buques.

Llama la atención que tampoco sonara la sirena de aviso del petrolero o se activaran los sistemas de radar que alertan de la proximidad de una embarcación.

El capitán del Midvolga 2 dio la voz de alarma y traslado a puerto a los dos rescatados en una embarcación auxiliar. Al poco se desplazó al escenario del accidente un helicóptero y una embarcación de Salvamento Marítimo, así como otra nave de la Generalitat y una lancha de la Guardia Civil

1. Los siguientes créditos contra el propietario, el arrendatario a casco desnudo, el gestor o el naviero del buque estarán garantizados con un privilegio marítimo sobre el buque:

- a) los créditos por los sueldos y otras cantidades debidos al capitán, los oficiales y demás miembros de la dotación del buque en virtud de su enrolamiento a bordo del buque, incluidos los gastos de repatriación y las cuotas de la seguridad social pagaderas en su nombre.
- b) los créditos por causa de muerte o lesiones corporales sobrevenidas, en tierra o en el agua, en relación directa con la explotación del buque;
- c) los créditos por la recompensa pagadera por el salvamento del buque;
- d) los créditos por derechos de puerto, de canal y de otras vías navegables y practicaaje;
- e) los créditos nacidos de culpa extracontractual por razón de la pérdida o el daño materiales causados por la explotación del buque distintos de la pérdida o el daño ocasionados al cargamento, los contenedores y los efectos del pasaje transportados a bordo del buque

Conclusiones del caso práctico

Lo primordial sería evitar el abordaje y para ello deberíamos:

- Conocer bien el RIPA
- Llamar la atención del resto de embarcaciones mediante luces y señales sonoras.
- Vigilar los ángulos muertos de visión
- Evaluar con prontitud la actitud de otras embarcaciones
- Comunicarse con el resto de embarcaciones
- Usar reflector Radar
- Cuidado con la capacidad de maniobra de grandes buques.
- Cuidado con la velocidad de grandes buques.

CONCLUSIONES

Hemos empezado dedicando la primera parte al desarrollo del concepto de Seguridad Marítima, y la intención no ha sido otra que mostrar que la prevención es la mejor manera de evitar los siniestros, si bien es cierto que la historia nos ha demostrado que hasta que algo no ocurre, realmente no sabemos o no pensamos en cómo evitarlo, seguimos funcionando con el acción-reacción, hoy en día tenemos la suerte de poder contar con grandes avances tecnológicos que nos permiten volver a cometer errores del pasado.

Una vez explicado y aclarado el concepto de seguridad marítima, nos hemos enfocado en el seguro marítimo, pues si como hemos dicho antes, el siniestro, aun con todo lo que tenemos en nuestras manos para poder evitarlos, ocurriera, el seguro será nuestro salvavidas para poder minimizar los daños producidos tanto a otro buque, como medio marítimo, etc.

Durante el desarrollo de todo el trabajo se ha pretendido plasmar la idea de que la investigación de accidentes marítimos, a pesar de un método estudiado y eficaz para mejorar la seguridad marítima y evitar siniestros en el futuro, se ha convertido en instrumento útil para detectar pautas generalizadas y para analizar y aplicar las pautas dadas por los informes.

Tanto la CIAIM, como otros órganos de investigación, son una fuente importante de información, que aunque sus informes no sean concluyentes, lo cierto es que cada vez mas teniendo más peso a la hora de resolver los siniestros, por su buen hacer. También consideramos que su labor es importante pues al final nos dan el acceso a un recopilatorio de siniestros para evaluar tanto el accidente en sí, como las condiciones en que ocurrieron.

La idea de este trabajo era aportar un poco de luz a la gestión de un siniestro desde el momento en que ocurre, por eso nos pareció buena idea ir desde la teoría general hasta su aplicación a un caso práctico, para una vez sucedido, se pudiese solventar de una manera sencilla, gracias a la aplicación de la teoría estudiada.

El trabajo me ha servido para ampliar y afianzar los conocimientos adquiridos durante este período y si tuviera que expresar alguna complicación durante el desarrollo del mismo, ha sido en tener que centrarme en un caso, no porque no quisiera extenderme

más, sino por la amplitud no solo de teoría referente a este tema, si no de sucesos diferentes e interesantes, dignos cada uno de ser estudiado.

El tema de siniestros y seguros marítimos me ha resultado fascinante y aunque creo firmemente que con todos los estudios y avances tecnológicos se irán sucediendo cada vez menos, la mar no deja de ser un enigmático peligro para todo aquel que se aventura en él.

BIBLIOGRAFÍA

ARROYO MARTÍNEZ, I., “*Problemas jurídicos relativos a la seguridad de la navegación marítima (Referencia especial al Prestige)*”, *Anuario de Derecho Marítimo*

BEKIASHEV, K., y SEREBRIAKOV, V., *International Marine Organizations*, Martinus Nijhoff Publishers, La Haya, 1981.

BIRNIE, P., Y BOLE, A., *Basic Documents on International Law and the Environment*, Oxford University Press, 2ª ed., Nueva York, 1996.

DÍEZ DE VELASCO, M., *Las Organizaciones Internacionales*, 14ª ed., Tecnos, Madrid, 2006.

DÍEZ DE VELASCO, M., ESCOBAR, C., y TORRES, N., *Código de Organizaciones Internacionales*, Ed. Aranzadi, Pamplona, 1997.

EVERARD, M., “The question of safety”, *Maritime Policy and Management*, vol. 30, núm. 2, abril-junio, 2003.

GINER SALA, A.; y RUIZ-GÁLVEZ VILLAVERDE, F., *Seguro Marítimo*, Ed Quares Salesforce, noviembre, 2017

Ley 14/2014, de 24 de Julio, de Navegación Marítima,

LI, K., “Maritime legislation: new areas for safety of life at sea”, *Maritime Policy and Management*, vol. 28, num. 3, Julio, 2001.

MARTÍN OLIVER, A., “El marco estratégico del sistema portuario de titularidad estatal”, *XVIII Semana de Estudios del Mar*, Asociación de Estudios del Mar, Diputación Provincial de Pontevedra, Pontevedra, 2000.

- “Prevención de los accidentes marítimos en la Unión Europea”, *Actualidad Jurídica Aranzadi*, Parte Opinión núm. 688/2005, 2005.

MOSCATELLI, G., *El tema de la Seguridad en el transporte marítimo*, STIMA, Livorno, 2004.

MOU (The Paris Memorandum of Understanding on Port State Control), *Changing Course*, Annual Report, 2004.

RODRIGO DE LARRUCEA, J., *Hacia una teoría general de la Seguridad Marítima*. Ed., Real Academia de Doctores, Barcelona, 2014.

SIMMON, K., “International Maritime Organization”, *Encyclopedia of Public International Law*, vol 5, Elsevier Science Publishers B.V., 1983.

VIGIER DE TORRES, A., *Tratado de Derecho Marítimo*. Ed. Subsecretaría de la Marina Mercante, 1969

Cluster Marítimo, Responsabilidad del cargador en el accidente.

<https://www.clustermaritimo.es/2017/03/31/pretenden-cargar-sobre-el-mercante-ruso-la-responsabilidad-total-del-accidente/>

Convenio Internacional sobre Privilegios Marítimos.

<https://www.boe.es/boe/dias/2004/04/23/pdfs/A16350-16354.pdf>

Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de abril de 2009 sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto.

<https://www.boe.es/doue/2009/131/L00057-00100.pdf>

Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana. Publicaciones. *Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos*. 2020.

<https://www.mitma.gob.es/organos-colegiados/ciaim/publicaciones/2019>

Organización Marítima Internacional. Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir abordajes, 1972 (Reglamento de Abordajes). *Organización Marítima Internacional*.

<https://www.imo.org/es/about/conventios/listofconventios/paginas/colreg.aspx>.

OMI. Siniestros <http://www.imo.org/es/OurWork/MSAS/Casualties/Paginas/Default.aspx>

Real decreto de 22 de agosto de 1885, por el que se publica el Código de comercio.

<https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1885-6627>

Reglamento Internacional Para la Prevención de Abordajes (RIPA) http://www.naval582.com/ripa/html/ma-niobras_abordaje.html

Salvamento Marítimo

http://www.salvamentomaritimo.es/statics/multimedia/documents/2018/08/03/1533116191Salvamento-Mar%C2%ADtimoinformeannual2017_17julio.pdf

<http://www.salvamentomaritimo.es/el-fairell>