

# INVESTIGACIÓN DE SINIESTROS MARÍTIMOS

José María SILOS RODRÍGUEZ



## Justificación del tema



A mar es un medio hostil para el hombre y, por tanto, propicio para que se produzcan accidentes de todo tipo. Desde el propio entorno, generador de fuerzas incontrolables que inciden sobre la resistencia del buque y las condiciones de vida de las dotaciones, hasta el propio buque o su carga, nos proporcionan una multiplicidad de factores que constituyen elementos de riesgo. Incluso los adelantos tecnológicos, que indudablemente tienen una faceta muy positiva, suelen llevar aparejada la reducción de dotaciones, incrementándose así la carga de trabajo de las personas.

Y en el ámbito civil, el aumento del tonelaje de los buques ha provocado que muchos accidentes marítimos tengan consecuencias medioambientales muy graves.

De aquí, que la Investigación de Siniestros Marítimos como disciplina orientada a prevenir que se produzcan otros sucesos similares deba de considerarse como prioritaria.

## Propósito

El propósito de toda investigación de un accidente es conocer cuáles son las causas verdaderas del mismo, con la finalidad de llegar a unas conclusiones que a su vez permitan dictar una serie de normas y recomendaciones para que se tomen las acciones y medidas correctivas necesarias para reducir la probabilidad de que se produzcan hechos similares en el futuro.

La Resolución A.849 (20) de la Organización Marítima Internacional (OMI), aprobada el día 27 de noviembre de 1997, establece el denominado Código para la Investigación de Siniestros Marítimos, y establece en su punto 2:

«El objetivo de la investigación de todo siniestro marítimo es prevenir siniestros análogos en el futuro. Las investigaciones determinarán las circunstancias del siniestro investigado y establecerán las causas y los factores que han contribuido al mismo mediante la recopilación y el análisis de la información, junto con la adopción de las conclusiones pertinentes. Si bien en teoría este tipo de investigaciones no tiene como propósito determinar responsabilidad ni culpa, la autoridad investigadora no debe abstenerse de dar plenamente a conocer las causas porque de las conclusiones pueda inferirse culpa o responsabilidad» (1).

Como se puede apreciar, uno de los principios fundamentales que rigen la investigación de siniestros es que ésta no va dirigida a determinar si existe culpa o responsabilidad, aunque posteriormente establece algunas excepciones en su artículo 10, donde determina:

«El Estado que realice la investigación de un siniestro o suceso, dondequiera que haya ocurrido, no revelará los siguientes documentos, obtenidos durante la investigación, para otros propósitos que no sean la investigación del siniestro, a no ser que la administración de justicia en ese Estado determine que su revelación es más valiosa que las consecuencias adversas, nacionales o internacionales, que ello pudiera tener para esa o para cualquier otra investigación futura, y que el Estado que facilita la información autorice su divulgación.

- Todas las declaraciones tomadas a las personas por las autoridades en el curso de la investigación.
- Todas las comunicaciones entre las personas que han participado en la explotación del buque.
- La información de carácter médico, o privada, referente a las personas implicadas en el siniestro o suceso.
- Las opiniones expresadas durante la investigación» (2).

Con lo cual se abre una importante brecha a este principio rector. Si el investigador no puede asegurar la confidencialidad de las declaraciones de los testigos o asegurarse que éstas sólo serán utilizadas para los fines de la investigación, «prevenir sucesos futuros», será muy difícil que se obtenga la colaboración precisa o se produzcan intentos de ocultación de pruebas.

En la práctica, todas las administraciones de justicia nacionales usan los informes de investigación como una prueba pericial más en los juicios civiles o penales.

---

(1) Resoluciones de la Vigésima Asamblea de la Organización Marítima Internacional, OMI, Londres 1992, pág. 52.

(2) *Ibidem*, pág. 56.

## Ámbito de aplicación

El artículo 3 de la resolución A.849 (20) de la OMI establece:

«El presente Código se aplica, hasta donde lo permitan las leyes nacionales, a la investigación de siniestros o sucesos marítimos en los que uno o más Estados tengan intereses en consideración y esté implicado un buque sometido a su jurisdicción» (3). A continuación define qué se debe entender por siniestro marítimo y por suceso marítimo:

A) *Siniestro Marítimo*. Un evento que ha tenido como resultado:

- La muerte o lesiones graves de una persona, causadas por las operaciones de un buque o en relación con ellas.
- La pérdida de una persona que estuviera a bordo, causada por las operaciones de un buque o en relación con ellas.
- La pérdida, presunta pérdida o abandono de un buque.
- Daños materiales graves sufridos por un buque.
- La varada o avería importante de un buque o la participación de un buque en un abordaje.
- Daños materiales graves causados por las operaciones de un buque o en relación con ellas.
- Daños graves al medio ambiente como resultado de los daños sufridos por uno o varios buques, causados por las operaciones de unos o varios buques o en relación con ellos.

Dentro de los siniestros marítimos, distingue entre muy graves y graves:

- Siniestros muy graves. El sufrido por un buque con pérdida total de éste, pérdida de vidas humanas o contaminación grave.
- Siniestro grave. Aquel que sin reunir las características del siniestro muy grave entraña un incendio, explosión, abordaje, varada, contacto, averías por mal tiempo, averías causadas por hielos, grietas en el casco o supuesto defecto en el casco, etc., que a su vez provocan:
  - a) Averías estructurales que hacen que el buque no sea apto para navegar, por ejemplo, una hendidura en la obra viva, parada de las máquinas principales, averías importantes en los espacios de alojamiento, etcétera.
  - b) Contaminación (independientemente de su magnitud).
  - c) Una avería que obligue a remolcar al buque o pedir ayuda a tierra».

(3) Ibidem, pág. 52.



B) *Suceso marítimo*. Acaecimiento debido a la operación de un buque, o en relación con ella, a causa del cual el buque o cualquier persona se ve en peligro, o a causa del cual se producen daños graves en el buque, su estructura o el medio ambiente.

### Competencia

La Organización Marítima Internacional propugna la cooperación entre los que denomina «Estados con interés de consideración», estableciendo que deben ponerse de acuerdo para designar quién actuará como «Estado investigador principal». En la práctica, las legislaciones nacionales de cada país miembro definen claramente en qué casos la competencia de la investigación les corresponde a ellos exclusivamente.

Según la resolución A.849 (20), son «Estados con interés de consideración» (4):

- El Estado de abanderamiento de un buque objeto de una investigación.
- El Estado en cuyas aguas interiores o mar territorial haya ocurrido un siniestro marítimo.

---

(4) *Ibidem*, pág. 53.

- El Estado en que un siniestro marítimo haya causado daños o puesto en grave peligro el medio ambiente o zonas sobre las que dicho Estado tiene derecho a ejercer jurisdicción reconocida en virtud del derecho internacional.
- El Estado en el que las consecuencias de un siniestro marítimo hayan causado o supuesto una amenaza de graves daños, incluidas las islas artificiales, instalaciones o estructuras sobre las que dicho Estado tiene derecho a ejercer jurisdicción.
- El Estado en el que, como resultado de un siniestro, los nacionales del mismo hayan perdido la vida o sufrido lesiones graves.
- El Estado que disponga de información importante que pueda ser útil para la investigación.
- El Estado que por algún otro motivo haga valer un interés considerado importante por el Estado investigador principal.

### Legislación española

En lo que se refiere a España, la Orden del Ministerio de Fomento de 17 de mayo de 2001 (BOE n.º 149) establece las competencias de la Comisión Permanente de Investigación de Siniestros Marítimos en los siguientes casos (artículo 4):

- La determinación de las causas técnicas de los accidentes muy graves y graves producidos en o por los buques civiles españoles.
- La determinación de las causas técnicas de los accidentes producidos en o por los buques extranjeros y plataformas fijas que se encuentren en aguas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

Como se puede apreciar, la adaptación de la legislación española a la Resolución A.849 (20) ya no sigue la misma nomenclatura a la hora de hablar de los hechos que dan origen a la investigación, ya que el Código que establece la resolución de la OMI nos habla de siniestros y sucesos, mientras que la norma española habla de accidentes.

Hechos que se definen en su artículo 2 de la siguiente forma:

- Accidente muy grave: el sufrido por un buque con pérdida total de éste, pérdida de vidas humanas o contaminación grave.
- Accidente grave: aquel que sin reunir las características del accidente muy grave presenta alguna de las características siguientes:

- Incendio, explosión, abordaje, varada, contacto, averías por mal tiempo, averías causadas por hielos, grietas en el casco o supuesto defecto del casco, que a su vez provocan averías estructurales que hacen que el buque no sea apto para navegar, tales como una hendidura en la obra viva, parada de las máquinas principales, averías importantes en los espacios de alojamiento.
- Contaminación del medio marino, independientemente de su magnitud.
- Avería que obligue a remolcar el buque o a pedir ayuda a tierra.

Pero, aparte de esta diferente semántica, nuestra legislación en su artículo 5 establece que «excepto para los siniestros marítimos (apréciese la forma en que se habla lo mismo de siniestro que de accidente, cuando ambas definiciones no coinciden) en los que se haya visto implicado algún buque comprendido en el ámbito de aplicación del Real Decreto 1907/2000 de 24 de noviembre (buques de pasaje de alta velocidad y transbordadores de carga rodada) y para los cuales se aplicará el Código aprobado por Resolución A.849 (20), en los demás casos sólo se utilizará éste a título meramente orientativo».

Claramente se ve que ni concuerdan las definiciones de los hechos que deben ser objeto de una investigación, ni se contempla el caso del suceso marítimo.

### **Factores a tener en cuenta a la hora de la investigación**

Cuando se habla de seguridad tenemos que contemplar los siguientes factores (5):

- Hombre.
- Máquina.
- Entorno.
- Ambiente exterior.

Dentro del factor hombre, se deben considerar los siguientes elementos: edad, conocimientos, interés, salario, nivel cultural, necesidades, aspiraciones, prestaciones, prejuicios y responsabilidades.

En el factor máquina, se tienen que tener en cuenta las siguientes características: complejidad en el manejo de la máquina, frecuencia de trabajo y la peligrosidad inherente al mismo.

---

(5) SAGARRA MARI, R., y GONZÁLEZ PINO, E.: *Técnicas en prevención en seguridad e higiene del trabajo a bordo*, Instituto Social de la Marina, Madrid, 1999, pág. 32.

Ambos factores, combinados con la motivación, constituyen el bloque primario a la hora de plantearse el estudio de las causas de un siniestro.

Los otros dos bloques están constituidos por el entorno (en nuestro caso, el buque), donde tenemos que apreciar todos los elementos que confluyen en él como lugar de trabajo (ambiente social, conflictividad laboral, régimen de guardias, política de la empresa, etc.). Por último hay que considerar el factor exterior, entendiendo por tal aspectos tan importantes como las condiciones meteorológicas, salubridad de las rutas y puertos visitados, etcétera.

Esquemáticamente estos factores se pueden ver de la siguiente forma:

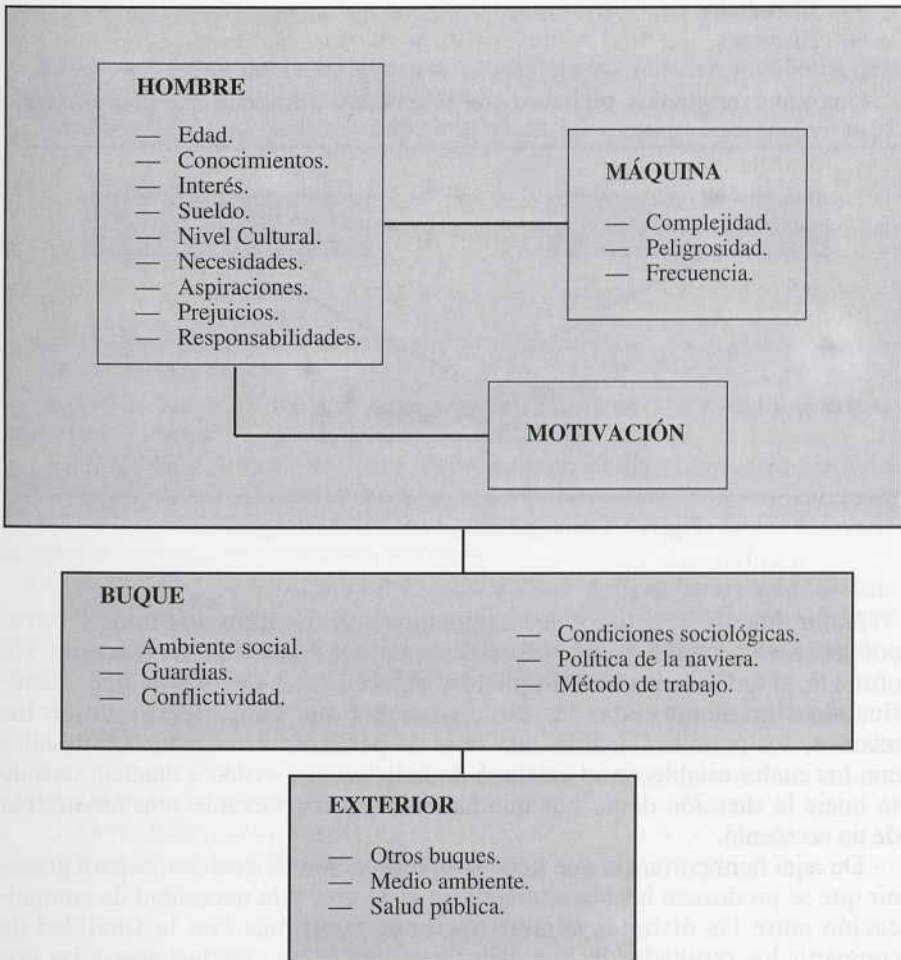


Figura 1. Factores a tener en cuenta en una investigación.

## Prevención e investigación

La prevención constituye el método más eficaz para luchar contra los incidentes. Pero todo incidente va precedido por una serie de acontecimientos que no siempre pueden ser detectados a tiempo, y por tanto corregidos, dando lugar a que éste suceda.

Por ello, la prevención se ve complementada por la investigación de los accidentes acaecidos con la intención de averiguar los siguientes puntos:

- El porqué.
- El cuándo.
- El cómo.

Una vez averiguados, podemos con estos datos alimentar a la prevención.

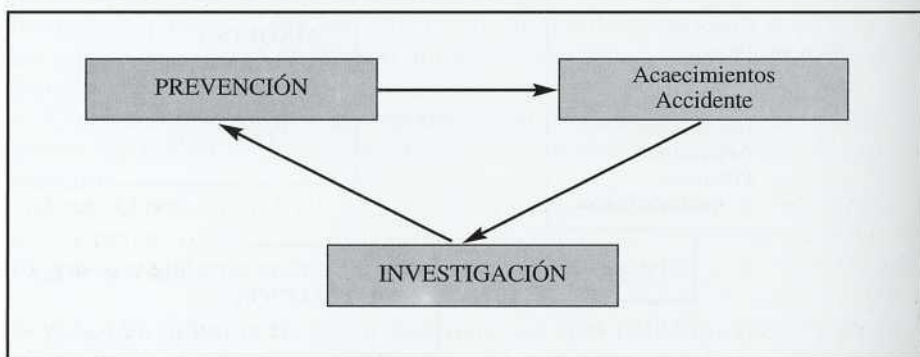


Figura 2. Conexión entre prevención e investigación.

Naturalmente casi todos los accidentes son distintos los unos a otros, porque suele ser difícil que se den exactamente las mismas circunstancias. No obstante, el análisis de una multiplicidad de accidentes del mismo tipo, identificando claramente todas las circunstancias que han intervenido en los mismos, nos permitirá deducir una serie de parámetros comunes a todo ellos con los cuales establecer un catálogo de indicios que ayude a detectar cuándo se inicia la sucesión de hechos que inevitablemente llevarán a la producción de un accidente.

De aquí la importancia que tiene la investigación de accidentes para prevenir que se produzcan hechos similares en el futuro, y la necesidad de comunicación entre las distintas administraciones marítimas con la finalidad de compartir los resultados de sus investigaciones y las conclusiones a las que han llegado.



## Investigación de accidentes

Todo procedimiento de investigación debe tener como finalidad responder a las siguientes preguntas:

- ¿Qué ha sucedido?
- ¿Dónde ha sucedido?
- ¿Cuándo ha sucedido?
- ¿Cómo ha sucedido?
- ¿Por qué ha sucedido?

Siendo las dos últimas las que nos van a permitir obtener las claves para prevenir accidentes similares en el futuro.

Por otra parte, toda investigación debe reunir las siguientes propiedades (6):

- Rápida.
- Exacta.
- Veraz.

La rapidez en iniciar la investigación es fundamental, dado que los hechos acaecidos estarán frescos en la memoria de los posibles testigos, y porque los daños producidos y las evidencias se encontrarán en el mismo lugar donde se produjo el hecho investigado.

La exactitud y la veracidad son fundamentales desde el punto de vista del objetivo que se persigue, «prevenir hechos similares en el futuro». Una mala identificación o un falseamiento de las causas pueden llevar a dictar una serie de normas o de recomendaciones erróneas.

Como se indicaba anteriormente, todo accidente viene provocado por una sucesión de hechos que conducen al fatal desenlace. Generalmente siempre existe una causa, o una combinación de ellas que denominaremos causas principales, y que podemos enumerar sucintamente como:

- Fallo personal.
- Defecto del material.
- Procedimiento erróneo.
- Condiciones ambientales adversas.

---

(6) Publicación de Seguridad Operativa PSB-04. Ministerio de Defensa, Armada española.

## Métodos de investigación

De todo accidente debemos extraer una lección acumulando la mayor cantidad de información posible para poder identificar cuáles han sido las causas iniciales cuya génesis condujo hasta el accidente.

Estas causas iniciales suelen estar concatenadas, por lo que no hay que tratarlas como hechos independientes, sino estudiar cómo se han relacionado entre sí para producir el accidente. Luego la investigación de un accidente debe ser una investigación pluricausal (7).

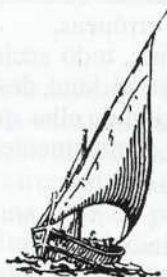
Existen dos enfoques principales a la hora de plantear una investigación (8).

- Método inductivo.
- Método deductivo.

El método inductivo se basa en la recogida de datos por medio de formularios, cuestionarios estándar y entrevistas con los testigos o personal relacionado con el área o servicio donde se ha producido el hecho. Con todos estos datos se podrán ir detectando las deficiencias o irregularidades que se han ido relacionando para provocar el accidente.

El método deductivo es un proceso inverso al anterior. El investigador, basándose en su experiencia y a la vista de los resultados del accidente, formula una hipótesis que explique lo sucedido. Esta hipótesis tiene que ser verificada con las diversas evidencias y pruebas que realice, para al final realizar una evaluación que confirme si dicha hipótesis es acertada o no.

Este método implica formular tantas hipótesis como sean necesarias hasta encontrar la adecuada al hecho acaecido.



---

(7) PIQUÉ ARDANUY, T.: *Nota Técnica de Prevención NTP 442*. Centro Nacional de Condiciones de Trabajo, Ministerio de Trabajo.

(8) SAGARRA MARI, R., y GONZÁLEZ PINO, E.: *Técnicas en prevención en seguridad e higiene del trabajo a bordo*. Instituto Social de la Marina, Madrid, 1999, pág. 35.