



Práctica Forense

*Cómo identificar al
buque responsable de
un incidente marítimo*

LA LEY 3854/2014

Cómo identificar al buque responsable de un incidente marítimo

Ernesto MARTÍNEZ DE CARVAJAL HEDRICH

Licenciado en Náutica y Transporte Marítimo. Máster en Shipping Business. Piloto de la Marina Mercante. Comisario de Averías Marítimo. Técnico Superior Informático. Perito Informático. Miembro de la Asociación Catalana de Peritos Judiciales y Forenses

El trabajo expone el método para una rápida investigación del buque responsable de un incidente marítimo a partir de un caso tipo a partir de datos privados posteriormente contrastados con datos oficiales.

Al igual que se dan casos de vehículos que se dan a la fuga tras haber provocado un accidente de tráfico, en el mar también se producen incidentes en los que el buque que lo ha causado se ha dado a la fuga.

Dadas las dimensiones y demás magnitudes propias de los buques mercantes, los daños provocados pueden ser muy considerables por lo que son habituales los casos en los que se solicita la intervención de un comisario de averías (el equivalente a un perito marítimo) para poder identificar al responsable.

Para ilustrar este artículo voy a plantear un supuesto absolutamente inventado, aunque muy similar a casos recientes, algunos aun en proceso judicial.

Imaginemos un buque mercante en travesía desde Génova a Barcelona. Durante la noche, a las 00:00, inicia la guardia un nuevo oficial que se embarcó hace una semana. No conoce la zona y es su primera rotación, pero para satisfacción del armador cobra un 40 % menos que su predecesor. Siguiendo las instrucciones del oficial que sale de guardia, inicia el arrumbamiento al puerto de destino pero por error sitúa al buque en rumbo hacia una piscifactoría, claramente indicada en la carta, que queda ligeramente a estribor de la ruta que debería haber seguido.

El exceso de horas de trabajo le pasa factura y se permite una pequeña cabezada mientras el buque de 200 metros de eslora y cargado

con más de 1000 contenedores avanza a 18 nudos encomendado a la Virgen del Carmen.

Tras los segundos que cree haber estado con los ojos cerrados, se despierta y ve con horror que el buque ha entrado en el perímetro de la piscifactoría con rumbo de colisión hacia una marca cardinal. Instintivamente con un golpe de timón a estribor evita el impactar frontal y seguidamente vira a babor para salir del área

A bordo, a pesar de los bruscos cambios de rumbo y del golpe en el costado, parece que

nadie se ha percatado del incidente. En la oscura noche el oficial solo ve las fuertes oscilaciones de la luz de tope de la boya que parece agitarse a modo de despedida tras haber roto el buque sus anclajes.

La adrenalina le ayuda a mantenerse despierto el resto de la guardia hasta llegar al fondeadero de destino, finalizando la guardia sin hacer mención alguna del incidente en el cuaderno de bitácora.

Al cabo de unas horas, ya de madrugada, otro buque mercante notifica que ha avistado por la zona una boya de una marca cardinal este a la deriva. Entre los candidatos a haberla perdido está la propia piscifactoría, quien recibe el correspondiente aviso y es señalada de entrada como la responsable de haber puesto en grave riesgo la navegación en la zona.

Los daños y los importes de las sanciones asociadas a este tipo de incidentes son muy elevados por lo que de inmediato alguna de las partes solicita la intervención de un comisario de averías para poder determinar qué es lo que ha pasado y, sobre todo, quien es el posible responsable.

Dada la lentitud de las vías oficiales para poder saber qué buques transitaban por la zona en la noche de los hechos, los comisarios de averías podemos utilizar otras vías mucho más rápidas para conocer tanto los barcos que navegaban por la zona como las trayectorias que han seguido.

Efectivamente, la legislación actual obliga a los buques mercantes a disponer de un equipo AIS el cual emite constantemente en formato digital no cifrado los datos de identificación del buque así como su posición, rumbo, velocidad, destino, etc. Los propios



equipos AIS disponen de receptores de forma que todos los buques de la zona conocen cuáles son los demás buques que están a su alrededor, dentro del alcance del AIS, así como sus velocidades y rumbos, información que se visualiza en una pantalla de aspecto similar a la de un radar.

Dado que, como se ha indicado, dichos datos no están cifrados, cualquiera que disponga de un equipo AIS, ya sea en el mar o en tierra, puede disponer de esa misma información. Este hecho propició que apareciesen algunas iniciativas privadas cuyo objetivo era recabar esa información mediante receptores fijos terrestres ubicados por todo el mundo, unificarla en una base de datos centralizada y ponerla a disposición del público a través de páginas web gratuitas. Dado el carácter privado de estas iniciativas la información que ofrecen no tiene la consideración de «oficial» pero, de cara a un comisario de averías, es una forma rápida de saber qué es lo que ha ocurrido para, posteriormente, requerir de forma mucho

más concreta los datos oficiales del buque sospechoso.

A partir de los datos históricos que conservan estas páginas web se puede saber qué barcos navegaron por la zona y, más concretamente, cuál es el que entró en el área correspondiente a la piscifactoría.

Una vez identificado el buque, en la propia página se puede saber dónde se encuentra en ese instante y, caso de estar aun navegando, cual es el puerto de destino al que se dirige.

En nuestro supuesto el barco se encuentra descargando los contenedores en el muelle sur de la terminal del puerto de destino por lo que el siguiente paso es personarse en el muelle y comprobar el estado de ambos costados ya que, dadas las dimensiones de la boya cardinal, es más que probable que haya dejado evidentes marcas de color amarillo o negro, de las cuales el comisario obtendrá las correspondientes pruebas gráficas.

Finalmente se trata de poner a disposición de la autoridad portuaria estos hechos y solicitar la correspondiente inspección al objeto de recabar una copia del cuaderno de bitácora, del diario de navegación, del historial del AIS y del historial de la carta electrónica del buque en cuestión

En casos extremos se puede incluso solicitar por el conducto reglamentario el acceso a los datos de la caja negra del buque (VDR), si bien se ha de tener en cuenta que, según la legislación actual, solo mantienen el registro de las 12 últimas horas lo cual, en ocasiones, puede ser una ventana de tiempo insuficiente, sobre todo si no se actúa con suficiente celeridad

Con toda esta información, sumada a la recabada inicialmente por el comisario y las fotografías de las marcas en el costado, se aportan las pruebas necesarias para la resolución del supuesto que hemos planteado, inspirado en otros hechos reales relativamente similares. ■

Jurisprudencia civil comentada






➔ Tribunal Supremo. Sala de lo Civil 2009-2013

- ➔ En esta obra se realiza una selección de las **sentencias más representativas del Tribunal Supremo, Sala de lo Civil, de los cuatro últimos años**, con especial incidencia en las materias de mayor enjundia de la **parte general del Derecho, Obligaciones y Contratos, incluidos mercantiles, Derechos reales, Derecho Hipotecario, Derecho de familia y Sucesiones**.

La actualización y comentario de la última jurisprudencia civil resulta de vital importancia para la aplicación del Derecho por parte de profesores, jueces, fiscales, abogados, notarios, registradores de la propiedad y cualquier estudioso o profesional del Derecho.

En este libro se expone ordenada y sistematizada la doctrina jurisprudencial más significativa de la Sala 1ª, de lo Civil, del TS, desde el año 2009 al 2013, ambos incluidos.

- ➔ **AUTORES:** Joaquín Mª Larrondo Lizarraga y Mª del Mar Larrondo Echenique

- ➔ **Páginas:** 1.156 / **Encuadernación:** Tapa dura / **ISBN:** 978-84-16018-24-6.

5% de DESCUENTO
por compras
en Internet

PRECIO: ~~162 €~~ + IVA

AHORA:

153,90 € + IVA

ADQUIERA HOY MISMO SU EJEMPLAR:



Servicio de Atención al Cliente: 902 250 500 tel. / e-mail: clientes@wke.es
O bien en nuestra tienda en internet: <http://tienda.wke.es>