



UNIVERSIDAD DE CANTABRIA

**Departamento de Ciencias y Técnicas de la Navegación y
de la Construcción Naval**

TESIS DOCTORAL

**LA SEGURIDAD MARÍTIMA EN ESPAÑA. ACTUACIÓN EN UN
SUPUESTO DE EMERGENCIA DE UN FERRY**

Presentada por:

Máximo Azofra Colina

Directores:

Dr. D. Juan José Achútegui Rodríguez

Dr. D. Santiago Mendiola Gil

Santander, abril de 2001

CAPÍTULO I

SEGURIDAD MARÍTIMA Y SU NORMATIVA ESENCIAL

CAPÍTULO I

SEGURIDAD MARÍTIMA Y SU NORMATIVA ESENCIAL

I.1. Introducción

Partiendo de la experiencia humana de ser liberado de un peligro inminente, la revelación presenta la acción fundamental de Dios, para con los hombres, como un proceso de salvación, es decir, de liberación de todo aquello que entorpece la plena realización de los mismos. La Real Academia Española define el salvamento como la acción y efecto de salvar o ser salvado. También como el lugar en que uno se asegura de un peligro.

Por otro lado, conviene delimitar los conceptos de seguridad y salvamento. El primero de estos términos tiene un contenido más amplio que el segundo. La seguridad se asienta básicamente en dos pilares: la prevención y el salvamento. Nuestro análisis va a girar en torno a la expresión "salvamento marítimo", concepto que trataremos de concretar más adelante y sobre el cual no hay una definición suficientemente precisa.

Es imposible establecer, siquiera de forma aproximada, en qué momento de su proceso evolutivo la especie humana deja de considerar el mar como una barrera infranqueable y se adentra en él, bien para trasladarse de un lugar a otro, bien para aprovechar los recursos de todo tipo que en este medio se van descubriendo. En cualquier caso, no resulta aventurado pensar que, en la medida en que el contacto del hombre con el mar implica un elevado nivel de peligrosidad, la historia de la navegación es una historia plagada de accidentes de navegación.

Resulta sorprendente que se tenga que llegar hasta finales del siglo XVIII, en el año 1789, prácticamente ayer desde una perspectiva histórica, para encontrar el primer rastro de una organización específica de salvamento marítimo (en Inglaterra) mediante la implantación de la primera embarcación de salvamento llamada "Original". Ya, en 1824 nace la primera organización como tal, "The Shipwreck Institution" gracias a una llamada urgente a la nación de Sir Willian Hillary, testigo directo de una enorme tragedia ocurrida anteriormente en la isla de Man. Sin embargo, un año clave en la historia del salvamento es 1854 con el nacimiento de la prestigiosa R.N.L.I. (Royal National Life-Boat Institution), al tanto de los adelantos y mejoras en cuestiones marítimas con un equipo de investigación y diseño propio, capaz de empezar a utilizar embarcaciones salvavidas a vapor en 1890, la radiotelefonía en 1929 y el motor diesel en 1932.

En Francia se constituye en 1865 la "Société Centrale de Sauvetage des Naufrages", aunque años antes funcionaba a escala regional la Societé Humaine et des Naufrages de Boulogne extendida al Continente de la original inglesa "The Shipwreck Institution".

En nuestro país, en una reunión que tuvo lugar en el Ateneo de San Sebastián el 5 de mayo de 1879, se redacta el proyecto de lo que, poco más tarde, será la “Sociedad Humanitaria de Salvamento Marítimo de Guipúzcoa”. Del acta elaborada entresacamos los siguientes párrafos:

“Hay medios de salvamento que en nuestro país no se han ensayado todavía.....Hay en fin, para la organización de estos auxilios de tierra y para su acción rápida y eficaz, un elemento de mayor poder que la acción individual –las más veces impotente- o la acción oficial –las más veces insuficiente. Es la fuerza de la asociación libre y activa, inspirada en un puro sentimiento humanitario, y esta Asociación es la que aspiramos a fundar en Guipúzcoa con el concurso de todas las voluntades y el apoyo de todas las familias.

En toda la extensión de las costas extranjeras, desde el Báltico hasta el Golfo de Gascuña, hay asociaciones de este género que son la Providencia del naufrago, y que arrancan todos los años gran número de víctimas al mar. En el Bidasoa se interrumpe esa cadena salvadora. Los guipuzcoanos al fundar esta sociedad, forjaremos el eslabón que ha de enlazarla con las aguas españolas. Y si las provincias que nos siguen a lo largo del litoral nos imitan, como nos imitarán bien pronto al menos nuestros hermanos de Vizcaya, los que contribuyan con su apoyo a la creación de nuestra Sociedad habrán realizado un bien de incalculable trascendencia para lo venidero.... Por eso, y para que pueda ser prolijada la obra por el mayor número, hemos fijado el límite de la cuota mensual en dos reales”.

La Sociedad inmediatamente se provee del bote a remo salvavidas “Guipúzcoa” de 13 metros de eslora. Los resultados fueron muy buenos y estuvo prestando sus servicios a lo largo de más de cuatro décadas, hasta que fue sustituida por una embarcación a motor diesel en el año 1925, incluso siete años antes que en Inglaterra, lo que da una idea de la iniciativa y visión de futuro de los gestores de la Asociación.

Como indica Ignacio Espel Fernández en el informe *Itsas Salvamena*, Tomo I, coordinador de un grupo de estudiosos sobre el tema: “en los siglos XIX y primeros años del siglo XX, la implantación y el desarrollo de las organizaciones de este tipo se producen de forma discontinua, las más de las veces a golpes de naufragios y de tragedias”. Y el nacimiento de la Sociedad Humanitaria de Salvamentos Marítimos de Guipúzcoa lo aceleró, probablemente, el enorme galernazo que azotó la costa centro-cantábrica el año anterior y que causó enormes pérdidas humanas y materiales. En cualquier caso, se constituye con más de medio siglo de retraso con relación a la primera institución inglesa de auxilio de naufragos, con más de un cuarto de siglo respecto al R.F.N.L. y con más de una decena con relación a la francesa, a pesar del claro conocimiento de la existencia de las anteriores y de la utilidad de las mismas.

A escala general, la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos se crea en Madrid el 19 de diciembre de 1880 con el exclusivo objetivo del salvamento de náufragos en las costas de la Península, islas adyacentes y provincias de ultramar. Seis años más tarde en vista de los fines perseguidos y de los resultados obtenidos es declarada Benéfica y de Utilidad Pública. Sin embargo no llegó nunca a tomar cuerpo en la sociedad española la idea de que un servicio de estas características resultase imprescindible. De ahí que las asignaciones presupuestarias hayan sido siempre muy exiguas lo que condujo a que la Sociedad fuese transformándose a través de los años en un ente bastante inoperante.

A través de los años, la necesidad de organizar y poner en marcha un servicio de salvamento de náufragos adecuado resultaba evidente. Diversas instituciones y entidades sensibles al tema empiezan a gestionar el cambio a finales de los años sesenta. El Presidente de la Cruz Roja Española ofrece a la entonces Subsecretaría de la Marina Mercante la posibilidad de que esta Institución se haga cargo del salvamento de náufragos –ya se realizaba en algunas playas y la actividad estaba recogida en sus estatutos- y el ofrecimiento es aceptado. De esta forma el día 8 de julio de 1971 se crea una nueva rama, la Cruz Roja del Mar. Tan mala era la situación que en una memoria de la ya extinta Cruz Roja del Mar se escribe:

“Es triste haber llegado a la situación actual en que, con harta frecuencia, son muchos los seres humanos que pierden su vida ante nuestras costas, sin que, en ocasiones, sea posible prestarles eficaz auxilio por falta de la organización y medios adecuados; y esto ocurre en un país que ha llegado a un estimable grado de desarrollo”.

Casi una treintena de años después la situación ha cambiado de manera espectacular y, como iremos comprobando, España cuenta con una organización de salvamento y unos medios que hacen que nuestro país esté entre los de mayor capacidad de respuesta a la hora de abordar cualquier eventualidad marítima.

Conviene mencionar que las ideas de socorrismo y salvamento son inseparables, pues no se concibe el salvamento de una víctima sin una inmediata acción de socorro. En 1910, Raymond Piret, fundó en París la Federación Internacional de Salvamento y Socorrismo (F.I.S.S.), siendo, a partir de entonces, cuando en la mayoría de los países proliferan organizaciones similares. En 1961 se crea en España la Federación de Salvamento y Socorrismo, con cuatro especialidades: acuática, montaña, esquí y espeleología.

El salvamento marítimo, puede definirse como toda acción dirigida a sacar a personas (o a buques, rescate) de un peligro inminente o simplemente previsible, en que se encuentren, bien en la mar o en aguas interiores. No se considera salvamento las operaciones

realizadas por personas vinculadas, mediante un contrato, al buque en peligro (la dotación).

Existen dos clases de salvamento: el obligatorio y el facultativo. El primero se realiza en virtud de un mandato legal, que obliga a los capitanes y a las tripulaciones de los buques, en navegación, y, en algunas ocasiones, a las embarcaciones surtas en puerto, a acudir en auxilio de todo buque o persona en peligro, incurriendo en responsabilidad penal si no lo hicieran. El facultativo, es el realizado voluntariamente o a petición del Armador o del Capitán del buque en peligro.

Del mismo modo conviene diferenciar entre salvamento y auxilio. El primer vocablo presupone una situación desesperada. El segundo supone una ayuda a quien se encuentra en difícil situación, pero capaz de cooperar con sus propios medios a salir de ella. Si el rescate de bienes ha producido un resultado útil, origina la obligación de una remuneración. Este principio básico ha funcionado bien en la mayoría de los casos. Pero como consecuencia del Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo de 28 de abril de 1.989, que entró en vigor el 14 de julio de 1.996, y que viene a sustituir al Convenio de Bruselas de 1.910 -"no se paga si no se rescata"-, puede suceder que se perciba un incentivo aunque no se rescate ni el buque ni la carga, si con la acción se ha conseguido alejar a un buque tanque, por ejemplo, de una zona ecológicamente sensible o aminorado los daños que puedan afectar a la salud humana, a la flora o fauna marina, a situaciones de contaminaciones, explosiones u otros factores.

En el lenguaje común la palabra salvamento se emplea para referirse a la acción o efecto de librar de un riesgo o peligro y, en el ámbito de la mar, cuando se trata de salvar a personas en peligro así como a los buques y sus cargamentos. Hasta aquí la concordancia con lo arriba expresado es total. En el derecho marítimo inglés antiguamente el concepto "salvage", salvamento, se utilizaba indistintamente para referirse tanto al auxilio que se prestaba a las personas como el que se dirigía a la recuperación de propiedades o bienes. Así, también el Convenio de Bruselas de 1910 equipara el salvamento al auxilio. En la legislación Española (Ley 24-XII-1962) al tratar del auxilio y salvamento se indica explícitamente que "no hay lugar a distinguir entre ambas clases de servicio". En cualquier caso, se trata de un asunto que sale fuera de los límites del presente trabajo y no se profundizará en su análisis.

I.2. Referencia histórica de la seguridad marítima

Desde siempre, el hombre consideró la mar como un medio difícil, e incluso algunos pueblos de la antigüedad como el egipcio, especialmente, no se atrevieron a adentrarse

en sus entonces misterios y peligros por sí mismos, ya que lo hacían a través de otros pueblos, quizá con menos recursos económicos, quizá con más valor. Su mundo, desde el punto de vista de la navegación, se circunscribía al río Nilo y probablemente esta fuera la causa de su no total hegemonía en el mundo de aquella época.

Fenicios, cartagineses, griegos, macedonios, romanos, normandos, venecianos, españoles, portugueses, ingleses, y otros pueblos, pronto tomaron conciencia de que el mundo no podía ser dominado si no se contaban con poderosas escuadras de guerra primero y mercantes después, que posibilitaran los intercambios entre los diversos pueblos.

Tuvo que ser, casi, desde el mismo momento del contacto del hombre con el medio marino, cuando la seguridad de las personas y bienes comenzara a adquirir relieve y, quizás, el punto de partida para adoptar una actitud dinámica, en la búsqueda de soluciones que paliasen los accidentes marítimos.

La sociedad ha venido regulando jurídicamente desde hace más de dos milenios la problemática de los mismos, existiendo, desde tiempos antiquísimos, una cierta indemnización por “la echazón” de mercancías con la finalidad de salvar bienes de mayor valor.

I.3. Referencia sobre las principales normativas de seguridad y salvamento

Los pueblos que en la antigüedad constituían la península ibérica, pronto tomaron conciencia de la necesidad del dominio del mar como fuente de expansión y riqueza. En la baja Edad Media, la supremacía marítima se acrecentó con la unión de la monarquía catalana aragonesa, formando un imperio marítimo, auspiciado, sin duda alguna, por el genio de los catalanes, que en tiempos de Jaime I, el Conquistador, habían compilado un código de costumbres marítimas "Llibre del Consolat de Mar", que sirvió de base para las relaciones comerciales en todo el mundo mediterráneo.

Por otra parte, la unión castellano leonesa hizo que en el siglo XIII la ciudad de Sevilla cayese en manos cristianas, reinando Fernando III de Castilla en 1248, siendo esta ciudad el centro económico principal castellano y punto de interconexión entre el mundo mediterráneo y el Atlántico conocido. A partir de la importancia que la flota representa en la conquista de la capital andaluza y de su importancia comercial, los reyes castellanos se dan cuenta de la necesidad de contar con una escuadra poderosa, e impulsa a Alfonso X el Sabio a publicar en 1281 las Primeras Ordenanzas Marítimas de Castilla.

Fluyen hacia Andalucía marinos genoveses, vascos, venecianos, etc., favoreciendo y promoviendo la navegación y convirtiendo a Castilla en un país marítimo de primer orden.

Lamentablemente, a través de los siglos se fue perdiendo ese espíritu de país marítimo y los sucesivos gobernantes prestaron muy poca ayuda al engrandecimiento de España en el campo mencionado.

Hay que esperar, casi, a finales del siglo XIX, cuando las principales potencias marítimas establecen normas nacionales que con el devenir de los años se internacionalizan. Consideremos algunas de las más importantes:

Real Orden, de 26 de junio de 1860, sobre Vestuario de las Tripulaciones en invierno, Comidas y Bebidas, en el supuesto de tocar puertos del Norte de Europa o América del Norte. La recomendación 6ª indica: "cuando se despache el barco de salida deberá el Consul enterarse de que lleve suficiente cantidad de aguardiente o ron para dar a la gente las raciones extraordinarias, según sean necesarias, en los primeros días de navegación hasta llegar a una latitud más templada".

Circular del 1 de mayo de 1878, que trata sobre la Transmisión de Partes Meteorológicos por el Observatorio Astronómico de Madrid.

En el año 1880 se crea, a escala Estatal, la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos, para las zonas peninsulares, islas adyacentes y provincias de ultramar. Los resultados, en principio, fueron muy positivos, pero desgraciadamente, los sucesivos gobernantes, apenas dotaban de medios económicos y técnicos a la sociedad, por lo que poco a poco resultó casi ineficaz.

Ley de 2 de agosto de 1887, mediante la cual se establece la obligación de llevar piloto los buques con cargamento para puertos extranjeros.

La Conferencia Internacional Raditelegráfica de Berlín de 1.906, adopta el Convenio telegráfico que fue redactado treinta y un años antes, estableciendo los principios básicos de las llamadas de radio en la mar. Mediante el mismo se obligó a las estaciones costeras a enlazarse con la red telegráfica internacional, dando prioridad a los mensajes de socorro. Los mensajes de socorro de entonces se transmitían por telegrafía a través de las letras CDQ.

Convenio de Bruselas de 1.910 para la Unificación de Ciertas Normas Legales Relacionadas con la Asistencia y Salvamento en la Mar, regulando el auxilio marítimo.

En el año 1.912 se celebra en Londres una Conferencia Internacional sobre seguridad, unos meses después del accidente del "Titanic" y se fija la "conveniencia" de instaurar una escucha permanente a bordo de los buques, acaso creyendo que si el "Carpathia" la hubiese poseído, podría haber desarrollado con mayor rapidez y eficacia la labor en la tragedia del "Titanic". Se reglamenta el uso de las letras SOS.

Primer Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida en la Mar (SOLAS o SEVIMAR) de 1.914. En ese año se obliga a los buques con más de 50 pasajeros a bordo a llevar una estación radiotelegráfica de al menos 100 millas de alcance. También a partir del mismo año los grandes trasatlánticos debían realizar una escucha permanente. De igual forma, se establece la obligación de asistencia en el supuesto de escuchar una llamada de auxilio.

En el año 1.929 se exigió que los grandes buques de pasaje tuvieran emisora en alguno de sus botes salvavidas (2º Convenio SOLAS).

Orden de 5 de noviembre de 1932, mediante la cual, las Autoridades de Marina, sin perjuicio de hacerlo a sus Autoridades Superiores, comuniquen, directa e inmediatamente, al observatorio de Marina de San Fernando, empleando la vía telegráfica, cuantos peligros para la navegación conozcan, así como cualquier corrección a las publicaciones de aquel Instituto, y de los proyectos, instalación, alteración o supresión de cualquier obra o señal marítima.

Circular de 6 de enero de 1933. Normas sobre Radiocomunicación. "Se participa para general conocimiento y para que sirva de gobierno a las Autoridades marítimas que todos los buques de la matrícula nacional obligados a llevar una estación de radiocomunicación, no podrán salir a la mar sin llevar a bordo el personal radiotelegrafista reglamentario, ni tampoco lo harán los buques que, disponiendo de instalación radiotelegráfica, hayan solicitado sus armadores o representantes se les exima de la obligación de llevarla en tanto no sean resueltos los expedientes de exención favorablemente".

Circular de 7 de noviembre de 1934, disponiendo que, por los Capitanes que se encuentren en la mar, se comuniquen a las estaciones de Telegrafía Sin Hilos (T.S.H.) la situación del buque al mediodía, así como los datos meteorológicos que consideren de utilidad para la navegación marítima o aérea, con el fin de poderlos facilitar por ese medio a cualquier estación que lo solicite.

Convenio de 6 de marzo de 1948. Se crea la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (O.C.M.I.). Trata sobre cuestiones relativas al Comité de Seguridad Marítima a bordo. En España entra en vigor catorce años después.

Tercer Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en la Mar, firmado el 10 de junio de 1948 y sustituido doce años más tarde.

Orden de 3 de agosto de 1955 referente al material de salvamento: En cumplimiento de los preceptos del Convenio para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, establece las características que para su homologación deben cumplir los chalecos salvavidas, aparatos lanzacabos, aparatos portátiles de radio, señales fumígenas, y cohetes; serán las Comandancias de Marina de Bilbao, Gijón, Vigo, Cádiz, Valencia y Barcelona las encargadas de extender los certificados acreditativos.

Decreto de 24 de noviembre de 1955 referente a colaboración meteorológica. Los buques de la flota mercante nacional, que sirven con carácter fijo líneas regulares de pasaje o carga, quedan obligados a prestar colaboración meteorológica durante sus navegaciones.

La constituían 38 buques que, mediante equipos especiales meteorológicos, mandaban toda la información a unos centros de enlace que se establecieron, en principio, en los puertos de Barcelona, Bilbao, Cádiz, La Coruña y Las Palmas. Algunos de los buques que realizaron esta labor fueron: "Habana", "Mar Negro", "Guadalupe", "Marqués de Comillas", "Monte Ayala", "Monte Altube", "Monte Urbasa", "Monte Urquiola", "Alcalá", "Tajo" y "Villa de Madrid".

Convenio Internacional de 4 de enero de 1956 sobre sostenimiento económico de la patrulla de hielo del Atlántico Norte. Este convenio sustituye a otros anteriores que entraron en vigor en 1950 auspiciados por Gran Bretaña e Irlanda del Norte.

Con arreglo a lo dispuesto en el capítulo 5 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en la Mar, los países marítimos más significativos determinan que sea el gobierno de EE.UU. quien siga con la gestión y dirección de la patrulla de hielos del Atlántico Norte y con el estudio y observación del régimen de los mismos, incluido el suministro de la información correspondiente.

Se establece una cantidad económica, proporcional al tonelaje bruto total, a los buques pertenecientes a los estados signatarios del Convenio que navegasen por zonas de hielos desde el 15 de febrero al 1 de julio de cada año, y que estuviesen vigiladas por estas patrullas.

Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en la Mar (4º SOLAS), de 17 de junio de 1960, aprobado en España cinco años después. Consta de 8 capítulos.

Importante es la recomendación número 40 que viene a reconocer la conveniencia de coordinar las actividades relativas a la seguridad en la mar entre varias organizaciones internacionales. De ahí que si cada estado organiza su sistema de salvamento, por cuenta propia, va a resultar complicado coordinar los esfuerzos. Se impone un modelo que vertebrase a todas las organizaciones al considerarse el tráfico marítimo un problema internacional.

Este convenio reemplaza y anula al 2º Convenio de Londres. Lo firmaron los principales países marítimos del mundo, siendo aplicable a los buques de pasaje y a los de car-

ga mayores de 500 T.R.B. (Toneladas de Registro Bruto) que realicen viajes internacionales. De este convenio “ley de leyes”, los aspectos más significativos son:

- 1) 1) La causa de fuerza mayor, puede eximir al Capitán del cumplimiento de los Convenios, en los casos de desvío de derrota prevista y transporte de náufragos. También, y en circunstancias especiales, de emergencia y con la finalidad de asegurar la evacuación de las personas de un territorio, se podrá autorizar el embarque de un número de personas superior al permitido.
- 2) Buque de pasaje es aquél que transporta más de 12 pasajeros.
- 3) El Convenio es muy condescendiente con el papel de las Administraciones, puesto que "capacita" a las mismas para autorizar navegaciones sin que se cumplan de forma estricta las reglas del Convenio, siempre y cuando dichas Administraciones consideren que son suficientes los requisitos que establezcan. Tal es el caso de aquellos buques que en su recorrido habitual se alejen menos de 20 millas del punto más cercano de tierra y en caso de transporte de tropas o peregrinos.
- 4) Cuando en la derrota de un buque o en sus proximidades se han señalado hielos, el Capitán, deberá moderar la marcha durante la noche o desviarse de la zona de peligro.
- 5) La Regla 13 del Capítulo V especifica que los Gobiernos Contratantes se comprometen a tomar las medidas necesarias para garantizar que los buques lleven una tripulación suficiente en número y en preparación.
- 6) Muy significativa, y probablemente sirvió como punto de partida del actual sistema de salvamento europeo, la disposición de la Regla 15, mediante la cual todos los gobiernos contratantes se comprometían a dotar a sus costas de instalaciones y medios adecuados de salvamento, en razón directa de la intensidad del tráfico y peligrosidad de las mismas, con el objetivo de realizar una buena vigilancia y colaborar en el salvamento de las personas que se encuentren en peligro.
- 7) El 3er Convenio no afectaba a buques de guerra, ni a mercantes de menos de 500 toneladas de registro bruto, ni a buques pesqueros, pero en el anexo 10 se recomendaba a los gobiernos contratantes que aplicasen a los dos últimos las mismas normas, en materia de balsas salvavidas y aparatos radioeléctricos, especialmente. Igualmente recomienda, con especial énfasis, que cuando un buque de un país “no miembro” de este Convenio rinda viaje a otro participante del mismo, se le exijan

unas normas de seguridad que sean similares, cuando menos, a las del propio Convenio.

Por orden de 23 de diciembre de 1961 se establece que la Subsecretaría de la Marina Mercante y, en su nombre, los Comandantes Militares de Marina, podían imponer multas de al menos 5000 pesetas para buques de más de 500 toneladas, que infringieran alguna norma en materia de seguridad así como la detención del buque hasta que se corrigiese el error.

Por otro lado, la cuantía mínima de la multa era de 10.000 pesetas si la alteración afectaba a elementos de salvamento, circunstancia abundante en la época sobre todo en lo referente a la homologación.

La orden de 14 de julio de 1964 establece el número mínimo de tripulantes que debe llevar un buque en razón de su seguridad. No obstante en su artículo 2 indica que la parte interesada puede solicitar, en orden a la automatización del buque, una disminución del mismo. Sin embargo, en su artículo 4 expresa que los barcos de más de 2000 T.R.B., deben llevar, como mínimo: un Capitán de la Marina Mercante, un Piloto de la Marina Mercante de 1ª clase y 2 Pilotos de la Marina Mercante de 2ª clase.

La misma proporcionalidad se establecía en cuanto al Departamento de Máquinas, si la potencia del buque superaba los 1.250 C.V. De los tres oficiales de Máquinas exigidos, uno debía de poseer el título de Oficial de Máquinas de 1ª clase.

26 de mayo de 1.965. Fecha de entrada en vigor del Convenio SOLAS (3º) en todos los países firmantes, incluida España. El convenio reseñado afecta a todos los buques mercantes y también a los barcos pesqueros, a las embarcaciones de recreo y a los que presten servicios en puertos.

Orden de 20 de mayo de 1969, sobre la Ordenanza del Trabajo en la Marina Mercante, que entró en vigor el 1 de junio del mismo año y que sustituyó a la Reglamentación del Trabajo en la Marina Mercante de 1952. Como su propio nombre indica, afectaba a las

condiciones del trabajo del personal enrolado e inspectores de buques abanderados en España.

En sus apartados se regula la clasificación del personal, organización del trabajo, plantillas, ingresos, licencias, formación profesional, cese de actividades, contiendas laborales, retribuciones, jornada de trabajo y tiempo de descanso, accidentes o actividades, premios, sanciones, alojamientos de las tripulaciones y medidas sanitarias.

El artículo 190 trata sobre la seguridad en los buques y es muy concluyente al ratificar que en todos los buques se tomarán todas las medidas necesarias para garantizar la seguridad a bordo, incluyendo la adecuada formación de las tripulaciones para la realización de tal fin. El 191 establece que no deben de realizarse trabajos en lugares altos o peligrosos, excepto por causas de fuerza mayor, por la seguridad de los pasajeros o tripulantes y para evitar un peligro cierto al buque o a la carga.

Convenio de 30 de octubre de 1970, ratificado por España el 26 de noviembre de 1971, bajo los auspicios de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), se encarga de la normativa referente a los accidentes de trabajo en la mar e investigaciones que sobre los mismos deben hacerse y la formación profesional para todas las categorías.

Orden de 1 de diciembre de 1970 del Ministerio de Comercio y rectificada el 29 de enero de 1971, en que se especifica que la frecuencia radiotelefónica de 2182 Khz, se reservará solamente para las comunicaciones de socorro, urgencia y seguridad y enlaces con barcos extranjeros y emisoras, caso de no existir otras frecuencias en el país.

Año 1971: nacimiento de la Cruz Roja del Mar. Es el momento de la asunción por parte de la Cruz Roja Española de la realización de los servicios de salvamento marítimo, que España suscribió en 1960 y en la que nuestro país se comprometía a "mantener la vigilancia en las costas y el salvamento de las personas, adecuando los medios necesarios para tal fin". A pesar de ello no se pone en marcha un servicio eficaz y la Cruz Roja, consciente de la situación, se ofrece ante la Subsecretaría Mercante, organismo responsable, pero con medios limitados.

Decreto de 28 de octubre de 1971, mediante el cual las Autoridades de Marina o los Cónsules en el extranjero, no autorizarán la salida a la mar de cualquier buque español, mientras no acredite que se encuentra en condiciones de seguridad. La acreditación se realizará mediante los Certificados siguientes:

Certificado de arqueo; Certificado de navegabilidad y situación del casco, de motores, máquinas, instalaciones de seguridad, contra incendios, salvamento, luces, tripulantes y pasajeros; Certificado de líneas de máxima carga; Certificado de reconocimiento de material náutico y otros.

Se trata de un amplísimo decreto sobre cómo deben de efectuarse las inspecciones, notificación de averías, prórrogas, caducidad, características de los materiales de construcción, requisitos de los mismos, rendimientos, etc.

Boletín Oficial del Estado (BOE) de 27 de diciembre de 1971, atendiendo al Convenio Internacional sobre alta mar de 29 de abril de 1958, en su artículo 12.2 determina: "El Estado ribereño fomentará la creación y el mantenimiento de un servicio de búsqueda y salvamento adecuado y eficaz, en relación con la seguridad en el mar y, cuando las circunstancias lo exijan, cooperará con los Estados vecinos mediante acuerdos mutuos regionales".

Otras titulaciones. Mediante decreto de 9 de agosto de 1974 el Patrón Mayor de Cabotaje puede mandar buques, dedicados a la navegación de cabotaje, de hasta 700 T.R.B., siempre y cuando conduzca menos pasajeros que tripulación y dentro de la zona comprendida entre los paralelos 60° N y 35° S y los meridianos 20° W y 52° E, incluyendo el Golfo de Botnia. También puede mandar barcos de hasta 200 toneladas y un máximo de 250 pasajeros, siempre que navegue a menos de 3 millas de la costa y en períodos restringidos.

Orden de 11 de noviembre de 1974 sobre dispositivos de separación de tráfico marítimo. Artículo único mediante el cual los buques españoles que naveguen dentro de estas zonas deberán hacerlo obligatoriamente en el sentido establecido.

Convenio de 1 de noviembre de 1974 (SOLAS V), ratificado por España seis años después. Al igual que en la versión de 1960, en la regla 15 se indica que cada uno de los Gobiernos Contratantes se obligan a garantizar la adopción de medidas que exijan la vigilancia de costas y el salvamento de personas que se encuentren en peligro en la mar. Establecerán estaciones de seguridad en razón de la intensidad y peligrosidad del tráfico y proporcionarán los medios adecuados, dentro de lo posible, para la localización y el salvamento de personas en peligro, informando de las medidas tomadas al organismo Internacional de Seguridad Marítima.

La orden de 10 de junio de 1975 y rectificada en enero del año siguiente, establecía la obligatoriedad de realizar las comunicaciones radiotelegráficas de llamada y socorro en la banda de 500 kHz, y en los buques poseedores de banda de 156 a 174 MHz, que las llamadas de socorro se realicen por la frecuencia de 156,8 Mhz (canal 16).

Orden de enero de 1976 por la que se especificaban las características técnicas de las luces y marcas de navegación.

Aprobación del Convenio sobre Formación, Titulación y Guardia para la gente de la mar en 1.978. Es el primer intento de establecer normas profesionales mínimas a escala mundial. Anteriormente, las normas de formación, titulación y guardia para oficiales y marineros las establecían los distintos gobiernos, por lo general sin referencia alguna a las prácticas seguidas en otros países.

La Constitución Española de diciembre de 1.978 en su artículo 149.1, determina la adecuación del Ministerio correspondiente, en cuanto a la consecución de los siguientes objetivos: la tutela de la seguridad de la vida humana en la mar, la tutela de la seguridad de la navegación marítima y la tutela de la seguridad marítima en general.

Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento de 1979, también conocido como Convenio de Hamburgo o SAR 79. Entra en vigor para los países signatarios 6 años después. Fue precursor del actual sistema de salvamento, y se desarrolló bajo el auspicio de las Naciones Unidas. Trece son los países que se adhieren al mismo. Tiene como finalidad facilitar la cooperación entre las organizaciones de búsqueda y salvamento entre los grupos, por personas que intervienen en esta clase de operaciones. España, que asiste como observadora, no puede ratificar en ese momento el acuerdo por carecer de un sistema que se aproxime, mínimamente, a las condiciones exigidas en la conferencia SAR marítima. Destacan los acuerdos siguientes:

- 2) 1) La adopción por parte de los países de todas las medidas necesarias para la creación de servicios adecuados de búsqueda y salvamento de personas, que se hallen en peligro cerca de sus costas, en la mar. Los países establecerán órganos nacionales que coordinen, desde el punto de vista global, las tareas reseñadas.
- 3) 2) El establecimiento de Centros Coordinadores de Salvamento para el servicio y de los Subcentros que se consideren necesarios. Se toma claramente la referencia del "Coast Guard" británico. Se delimitan las áreas marítimas SAR que debe atender cada estado en situaciones normales y se establecen las graduaciones de las diversas clases de alarma.

La Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (UNCLOS), no firmado por España en ese momento, e indica: "Todo Estado ribereño fomentará la creación, el funcionamiento y el mantenimiento de un servicio de búsqueda y salvamento adecuado y eficaz para garantizar la seguridad marítima y aérea y, cuando las circunstancias lo exijan. Colaborarán para ello con los Estados vecinos mediante acuerdos mutuos regionales".

28 de abril de 1.984. Entrada en vigor del Convenio de Formación, Titulación y Guardias para la gente de la mar, un año después de que fuese aceptado por 114 estados que representaban el 95% del tonelaje mundial. No obstante, pese a su aceptación a escala mundial, a finales de los años 80 se empezó a ver que el Convenio no estaba alcanzando el propósito original. La razón principal era la falta de precisión de sus normas, cuya interpretación se dejaba "a juicio de la Administración" y a la falta de definición de las habilidades y competencia. La reducción de las tripulaciones, los tiempos de rotación más cortos, los

cambios frecuentes de tripulantes y la mezcolanza de bagajes educativos como consecuencia del carácter multinacional de las dotaciones, contribuyó a restar eficacia a la formación. De hecho numerosos siniestros marítimos ocurrieron en este intervalo, muchos de los cuales guardaban relación con el factor humano.

Día 20 de octubre del año 1989: Se presenta en la sede del, entonces denominado, Ministerio de Transportes Turismo y Comunicaciones de Madrid del Primer Plan Nacional de Salvamento Marítimo y Lucha contra la Contaminación. Su aplicación es inmediata y se desarrolla a lo largo de cuatro años.

Gracias al mismo, España dio una primera respuesta a sus compromisos internacionales, mediante el desarrollo de una red geográfica de centros Regionales y Locales de Salvamento, además de un Centro Nacional en Madrid. A esta red se agregan unidades especializadas como remolcadores, lanchas rápidas y helicópteros y se firman Acuerdos y Convenios con diversos organismos para la coordinación de los medios ya existentes. Dentro del Plan se crea SASEMAR y el 24 de noviembre de 1992 fue aprobada la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

En el año 1.993 nuestro país se adhiere al Convenio sobre Búsqueda y Salvamento y, por tanto, ha tenido que dar cumplimiento a sus requerimientos, entre los cuales, lógicamente, se encontraba la necesidad de establecer una organización con los medios necesarios para realizar operaciones de búsqueda y salvamento, dentro de las áreas de responsabilidad que a España le asigna dicho Convenio, bajo la coordinación de un órgano nacional.

11 de noviembre de 1.994: Entra en vigor en España el Convenio UNCLOS

Convenio de Formación, Titulación y Guardia para la gente de la mar en su forma enmendada de 1.995. Un grupo de consultores independientes de Alemania, Países Bajos, Méjico, Corea, España, Gran Bretaña y EE.UU., además de otras entidades consultivas, bajo los auspicios de la OMI, se encargaron de elaborar un nuevo texto aceptado en el verano de 1995. Esta revisión trata de aclarar cuales son las habilidades y competencias necesarias, requiriendo a las Administraciones que mantengan un control directo y refrenden

los títulos de capitanes, oficiales y personal de radiocomunicaciones, haciendo responsables a las Partes en el Convenio, por conducto de la OMI, de la adecuada implantación del Convenio y de la calidad de la formación y titulación. Con las enmiendas se pretende una rápida implantación del mismo.

- 1) El Convenio se aplicará a los buques de Estados que no son Partes, cuando se hallen visitando puertos de Estados Partes, exigiendo el mismo rigor en las inspecciones que si lo fuesen. Personal debidamente cualificado podrá comprobar si el personal de a bordo cuenta con la titulación necesaria. En caso de anomalías, se evitará que el buque se haga a la mar hasta que se cumplan los requisitos pertinentes.
- 4) 2) Obligatoriedad de las Partes de proporcionar información a la OMI sobre los planes de enseñanza impartidos, de los cuales son responsables, cursos y procedimientos de titulación, dentro del marco de normas de calidad adecuadas.
- 5) 3) Requisitos especiales para el personal de determinado tipo de barcos: tanques, buques de pasaje y de pasaje de transbordo rodado, etc. Formación sobre emergencias, comportamiento humano en los buques de pasaje, radar, arpa, radiocomunicaciones y fomento de la participación de la mujer en el sector marítimo.
- 6) 4) Desarrollo del denominado enfoque funcional o titulación alternativa, que permita a la gente de la mar formación y "titulación" sobre varias secciones en lugar de limitarse durante su carrera a una sola actividad.
- 7) 5) Las Administraciones habrán de establecer normativas para que el personal de a bordo tenga el descanso necesario en su labor con la finalidad de evitar que la fatiga le impida desarrollar con seguridad sus guardias.

Memorándum de entendimiento entre España, el Reino Unido e Irlanda del Norte sobre los servicios de búsqueda y salvamento en el Atlántico Norte del 28-11-95.

Real Decreto 1886/1996, de 2 de agosto, se refiere a la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento y las funciones que a través del mismo, encomienda a la Marina Mercante:

El ordenamiento general de la navegación marítima y de la flota civil Española; la participación en los instrumentos referidos a las señalizaciones marítimas y otros sistemas de ayuda a la navegación, incluyendo el orden y el control del tráfico marítimo y el establecimiento de servicios especiales dentro del Plan Nacional de Salvamento; la realización de las inspecciones y controles técnicos y radioeléctricos y el control de la composición mínima de las dotaciones y su adecuación en los buques civiles españoles.

1 de febrero de 1.997. Entrada en vigor del Convenio de Formación, Titulación y Guardias para la gente de la mar en su forma enmendada. El anterior Convenio de 1978 tenía muchas frases vagas como “que a juicio de la Administración sea satisfactorio”, lo que daba lugar a interpretaciones diversas. Consta de dos partes: la parte A, es de obligado cumplimiento y la parte B tiene carácter de recomendación.

Algunas de las enmiendas más importantes aprobadas por la conferencia se refieren al capítulo de disposiciones generales, mediante las cuales las Partes están obligadas a facilitar información detallada a la OMI sobre las medidas administrativas tomadas que hayan adoptado para asegurar el cumplimiento del Convenio. Por todo ello, los gobiernos tendrán que dejar muy claro que tienen los recursos administrativos, de formación y titulación necesarios para implantar el mismo. Se traducirá en una mejora de la cualificación profesional.

Otros objetivos importantes son: un mayor control en las inspecciones para tratar de descubrir todas las deficiencias que hay en los buques y que constituyen un peligro para las personas o los bienes y otras medidas encaminadas a impedir la fatiga del personal de guardia.

En cuanto a las recomendaciones reflejar que hasta el 1 de febrero del 2002 las Partes podrán seguir expidiendo, reconociendo y refrendando los títulos de la gente que inició su formación o el período de embarco antes del 1 de agosto de 1998.

Boletín Oficial del Estado del día 13 de mayo de 1.998. Ampliación de SOLAS, mediante la introducción del capítulo IX. Esta nueva disposición de la OMI hace referencia

al Código Internacional de Gestión de la Seguridad (CGS) y al cumplimiento de las prescripciones del mismo por parte de los buques. Se extenderá un Certificado por la Administración correspondiente denominado "Certificado de gestión de la seguridad", una vez se reconozca que entre la compañía y la gestión de a bordo se desarrolla un eficaz sistema de seguridad. Afectará a todos los buques de pasaje y demás buques mercantes mayores de 500 T.R.B., a partir del 1 de julio de 1.998 y a partir de julio del 2002 a unidades móviles de perforación y a los restantes buques, menores de 500 toneladas de arqueo. Los capítulos X y XI se refieren a las medidas especiales aplicables a las naves de gran velocidad y al incremento de la seguridad marítima, respectivamente.