

LA MARINA MERCANTE Y LOS INCIDENTES Y ACCIDENTES MARÍTIMOS

Juan Ignacio ARRIBAS RUIZ-ESCRIBANO
Jefe de Servicio de Practicaje y Seguridad en la Navegación
de la Dirección General de la Marina Mercante
y Vocal del Tribunal Marítimo Central

Terminología



L traducir textos de un idioma a otro, hay términos que se pueden interpretar de distinta manera, por lo que en ocasiones se debe recurrir al texto redactado en la lengua original para comprender exactamente el significado de lo que se pretende expresar. Cuando hablamos de seguridad marítima en España siempre se mezcla lo relativo a ella con lo correspondiente a la protección marítima, a diferencia de los ingleses, que utilizan los términos *safety* para la seguridad marítima y *security* para la protección marítima. Algo similar sucede en cuanto a los términos utilizados en las emergencias marítimas, en castellano siempre se han utilizado los términos accidentes marítimos e incidentes marítimos. Sin embargo, las traducciones que se han realizado de los textos de las Resoluciones de la Organización Marítima Internacional (OMI), han sido más literales, denominándose siniestro marítimo al accidente y suceso marítimo al incidente.

Accidente marítimo lo podemos definir como aquel suceso que afecta al buque en su materialidad, alterando la regularidad de la navegación y que incide sobre la integridad y seguridad del mismo, la carga, la tripulación o el pasaje; e incidente marítimo como aquel suceso o situación ocurrido en la mar o en la costa, que implica a tripulantes, buques y circunstancias conexas, pero en los que la materialidad de las embarcaciones no se ve directamente afectada.

La OMI define siniestro marítimo como 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; o la pérdida de una persona que estuviera a bordo, causada por la operaciones de un buque o en relación con

ellas; o la pérdida, presunta pérdida o abandono de un buque; o daños materiales graves sufridos por un buque; o la varada o avería importante de un buque, o la participación de un buque en un abordaje; o daños materiales graves causados por las operaciones de un buque o en relación con ellas; o daños graves al medioambiente como resultado de los daños sufridos por uno o varios buques, causados por las operaciones de uno o varios buques o en relación con ellas.

Los siniestros marítimos, los clasifica como muy graves, aquellos sufridos por un buque con pérdida total de éste, pérdida de vidas humanas o contaminación grave; y como siniestro grave, aquel que sin reunir las del muy grave, entraña un 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, una contaminación de cualquier magnitud o una avería que obligue a remolcar el buque o pedir ayuda a tierra.

La OMI define suceso marítimo como aquel acaecimiento debido a las operaciones de un buque, o en relación con ellas, a causa del cual el buque o cualquier persona se ven en peligro, o a causa del cual se producen daños graves en el buque, su estructura o el medio ambiente.

Seguridad Marítima

Desde que el hombre comenzó a desplazarse por el agua ha ido creando diversos artefactos para poder realizarlo, y siempre, el riesgo de accidente ha estado presente. Aunque el navegante del pasado no dispusiese de la tecnología que tenemos hoy, tecnología que no evita que se produzcan accidentes e incidentes como podemos observar casi a diario, el hombre al diseñar y construir los buques, lo ha hecho con la idea de conseguir embarcaciones con mayor capacidad de carga y mejor navegabilidad, optimizando el negocio marítimo. Debemos pensar también que lo ha hecho pensando en la seguridad, ya que de ello dependía el negocio, e incluso su propia vida, cuando los dueños de la propia empresa participaban en la navegación.

La evolución en la construcción naval ha sido constante durante siglos, teniendo un buen desarrollo en el siglo XIX y un gran despegue en el siglo XX. Fue en el siglo pasado cuando la seguridad marítima empezó a ser un asunto de ámbito internacional, llegándose, por iniciativa de la Conferencia Marítima de Naciones Unidas, a la creación de lo que hoy es la Organización Marítima Internacional el 6 de marzo de 1948.

Uno de los principales objetivos de la OMI es alentar y facilitar la adopción general de normas relacionadas con la seguridad marítima, la eficiencia en la navegación y en la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques.

De los numerosos Convenios y Protocolos impulsados por la OMI hay que destacar, en relación con la seguridad en el mar, el Convenio SOLAS (*Safety of the Life at Sea*) y el Convenio de Búsqueda y Salvamento Marítimo, conocido como Convenio de Hamburgo SAR-79.

Salvamento de vidas humanas

El Convenio SOLAS, anterior a la existencia de la propia Organización de Naciones Unidas, fue creado en 1914, como consecuencia de la enorme pérdida de vidas humanas que se daban cada año, en una época en la que el ir y venir de los buques a través del Océano Atlántico, trasladaba a millones de ciudadanos europeos que buscaban una oportunidad para salir de la miseria en la que vivían, o para hacer las Américas, o simplemente para realizar un sueño. En aquellos años, finales del siglo XIX y principios del siglo XX, solamente el Reino Unido perdía unas 700 almas al año en accidentes marítimos. Recordemos, cumplido el centenario del trágico accidente sufrido por el HMS *Titanic*, que este buque era lo más avanzado en materia de seguridad marítima, estando sus constructores convencidos de que era imposible su hundimiento. Debido a los sucesivos accidentes ocurridos, y como consecuencia de la pérdida de buques y de numerosas vidas humanas, el sentir general fue que quedaba todo por hacer en relación con la seguridad marítima, tanto en construcción naval, como en medios de salvamento y en comunicaciones.

Una vez ocurrido el accidente o el incidente, y una vez valorada la situación y en función del peligro existente a bordo, procede efectuar la llamada de socorro. Ante la necesidad de disponer de un medio por el cual se pudiese alertar de una emergencia, por parte de quien la esté sufriendo o de quien tenga noticia de ella por estar a la vista del buque o embarcación afectado, era necesario tener un medio de aviso para alertar a los medios de salvamento.

Búsqueda y Salvamento Marítimo (SAR)

Otro Convenio de la OMI, del cual hemos hecho mención anteriormente en relación con la seguridad marítima es el Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo, conocido como SAR-79. Este Convenio surgió como consecuencia de la necesidad que tenía la OMI de elaborar un sistema integrado que respondiese al producirse una emergencia marítima.

La OMI llevaba décadas trabajando en la mejora de las comunicaciones marinas en beneficio de la seguridad de las personas, del medioambiente y de los buques. Del sistema de escucha que era utilizado por los buques y estaciones costeras, frecuencia de 2.182 kHz de Onda Media y 156,800 MHz de VHF (Canal 16), se pasa, tras las nuevas enmiendas al Convenio Internacional

para la Seguridad de la Vida en el Mar, que entraron en vigor para todos los buques mercantes sujetos al SOLAS el 1 de febrero de 1999, a la utilización del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (SMSSM), en inglés GMDSS (*Global Maritime Distress and Safety System*). Hasta entonces, el sistema de radiocomunicaciones obligaba a determinados buques en la mar a mantener una escucha continua en las frecuencias internacionales de socorro, las cuales eran asignadas de acuerdo con el Reglamento de Radiocomunicaciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones.

Fueron los expertos SAR que redactaron el Convenio Internacional sobre búsqueda y Salvamento Marítimos, en Hamburgo en 1979, los que recomendaron la creación del SMSSM, con el fin de disponer de unas comunicaciones adecuadas para apoyar el Plan SAR mundial prescrito por el Convenio y mejorar la seguridad marítima. Hay que tener en cuenta que el establecimiento de un sistema SAR mundial tiene por objeto que todas las personas que se encuentran en peligro puedan ser asistidas sea cual fuere su nacionalidad y circunstancias y donde quiera que se encuentren. Con el SMSSM, se pasa a disponer con una herramienta que garantiza que la llamada de auxilio es respondida de forma eficaz, inmediata y de forma automática.

En el Convenio se establece que todo «capitán» que se encuentre en la mar y reciba una señal de peligro, ya sea de una embarcación, una aeronave o una persona en peligro, está obligado a acudir a toda máquina en su auxilio, e indicando que acude a auxiliarlos. Dada la importancia de esta obligación, en las pólizas de fletamento se recoge la posibilidad de que el «capitán» ordene la desviación del buque hacia el lugar del suceso, ya que esta alteración en el viaje programado influye en el gasto de combustible, que puede haber sido fijado para unas determinadas condiciones de velocidad, así como en el tiempo empleado en acudir en auxilio, lo que producirá demoras en el transporte.

A pesar de la entrada en vigor del nuevo sistema, la Dirección General de la Marina Mercante ha seguido el criterio de mantener la obligatoriedad de la escucha permanente en el Canal 16 de VHF para todos los buques y estaciones costeras, cubriendo así las posibles llamadas de socorro de buques y embarcaciones que no estén adaptados al nuevo sistema, al que tienen obligación de ir adaptándose desde el 1 de febrero de 2007.

Una vez activada la llamada de socorro se inicia la fase de salvamento, cuyo primer paso es comprobar, por parte del Coordinador del Centro que atiende la llamada, de la fiabilidad y urgencia de la misma. La tecnología a veces propicia, debido a mecanismos muy sensibles o un mantenimiento realizado por técnicos no especializados, que salten falsas alarmas. Así se tienen datos anuales de unas 400 falsas alarmas frente a 12 alarmas reales con radiobalizas, 50 falsas alarmas frente a 2 alarmas reales en Llamada Selectiva Digital y 31 falsas alarmas y 2 alarmas reales con Inmarsat.

Comprobado que la emergencia es real el aviso es transmitido en el momento a las unidades de intervención rápida, lo cual es de vital importancia para toda tarea SAR.

Evolución del salvamento marítimo

Aquí nos encontramos con otro de los aspectos fundamentales relacionados con los accidentes e incidentes, los medios de salvamento. La evolución en cuanto a salvamento marítimo ha sido más lenta que en la construcción naval, principalmente por causas económicas. Así hemos pasado de una etapa en la que predominaba casi exclusivamente el voluntariado con unos medios muy simples, a una etapa en la que los medios tanto terrestres como marítimos, aéreos y de personal se podría decir que son desmesurados.

Comenzando por el voluntariado formado por familiares, vecinos o jubilados del mar, que organizaban un simple medio de salvamento de náufragos, continuando por las Cofradías y por los Gremios de Mareantes, se llega al siglo XIX, siglo en el que comienzan a establecerse instituciones y sociedades que funcionaron gracias a las donaciones realizadas por particulares o a las cuotas que pagaban sus socios. Con el paso del tiempo y a la vista del servicio que prestaban estas instituciones, se logró que los Estados se involucrasen y realizasen subvenciones para mejorar dicho servicio.

En España se publicó, en el año de 1773, *La Instrucción sobre el modo y los medios de socorrer a los que se ahogaren, o hallaren en peligro, en el Río de Sevilla* y un siglo después se creó la Asociación de Salvamento de Náufragos de Santander, primera en su ámbito, seguida de la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos, la cual se constituyó el 19 de diciembre de 1880, comenzando su andadura con el material que recibió del Ministerio de Fomento y del que se disponía por las Juntas de Obras de los puertos.

Posteriormente, tras la Guerra Civil, el salvamento marítimo pasó a ser competencia de la Armada. En esta etapa, con no demasiados medios, ya que siempre dependemos de unos presupuestos y hay que atender a numerosos frentes, la Armada realizó una gran labor al atender el servicio de salvamento marítimo y la lucha contra la contaminación durante varias décadas, hasta la creación de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima en enero de 1993, dependiente del entonces Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

En el año 1995 se creó el Servicio de Búsqueda y Salvamento Aéreo del Ejército del Aire, con bases en Madrid, Gran Canaria y Baleares, y disponiendo para su servicio de aviones de rastreo y vigilancia, así como helicópteros de rescate.

Cruz Roja y Salvamento Marítimo

A principio de los años 70, comenzó a operar la Cruz Roja del Mar, desplegada por todo el litoral español, que llegó a disponer en el año 1990, de 33 embarcaciones con capacidad para actuar hasta 25 millas de la costa, 35 embarcaciones neumáticas semirrígidas de alta velocidad para actuar cerca del litoral y 570 lanchas neumáticas menores para playas y litoral, con 150 estaciones de salvamento y más de 4.000 voluntarios. Desde el 17 de enero de 1995 la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima mantiene un Convenio Marco de Cooperación con Cruz Roja.

Como consecuencia de la entrada en vigor del Convenio SAR 79 en el año 1985, se aprobó en el año 1989 el primer «Plan de servicios especiales de salvamento de la vida humana en la mar y de la lucha contra la contaminación del medio marino», bajo las directrices de dicho Convenio, con un plan de construcción de diez Centros Coordinadores de Salvamento, la actualización del ya existente Centro de Tarifa, la operativa de once buques de salvamento y una serie de embarcaciones de salvamento de intervención rápida, cinco helicópteros para labores de salvamento y embarcaciones para la limpieza de derrames en casos de contaminación marina.

El Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante establece que, corresponde a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima la prestación de servicios de búsqueda, rescate y salvamento marítimo, de control y ayuda al tráfico marítimo, de prevención y lucha contra la contaminación del medio marino, de remolques y embarcaciones auxiliares, así como la de aquellos complementarios de los anteriores.

El área de responsabilidad de salvamento se subdivide en cuatro zonas: Atlántico, Estrecho, Mediterráneo y Canarias. Además, Salvamento Marítimo coopera y se coordina con los servicios de salvamento de los países vecinos.

El personal que trabaja para Salvamento Marítimo está compuesto por 1.562 profesionales, de los cuales 541 son personal de la Sociedad de Salvamento, 736 componen la tripulación de las unidades marítimas y 285 la tripulación de unidades aéreas. El servicio está cubierto 24 horas al día los 365 días del año en los 21 centros de coordinación.

La flota de Salvamento Marítimo está compuesta por cuatro buques polivalentes de salvamento y lucha contra la contaminación marina, diez remolcadores de salvamento, un buque recogedor, cuatro embarcaciones tipo *Guardamar* y 55 embarcaciones de intervención rápida denominadas *Salvamares*. Los medios aéreos se componen de 11 helicópteros y cinco aviones.

Los medios están estratégicamente situados a lo largo de las costas españolas con el fin de minimizar los tiempos de respuesta, dándose la posibilidad de redistribuirlos si las condiciones así lo aconsejan.

El número de asistencias atendidas por Salvamento Marítimo ha ido en aumento estos últimos años, así tenemos que de las 3.805 habidas en el año

1998, se ha pasado a 5.576 en el año 2011, con un número de personas involucradas de 5.584 y de 13.292 respectivamente. En cuanto al número de buques involucrados en emergencias, 2.310 lo fueron en el año 1998 y 3.885 en el año 2011. Los tipos de buques implicados en las emergencias en el año 2011 fueron 563 mercantes, 625 pesqueros, 2.086 de recreo y 611 correspondientes a pontonas, pateras y otros artefactos flotantes. En este mismo año, el tipo de emergencias atendidas fueron: embarrancamiento de pesqueros, embarcaciones volcadas, embarcaciones con vía de agua, embarcaciones a la deriva, rescate de inmigrantes en patera, varadas de mercantes, garreo de mercantes fondeados y con mercancías peligrosas abordado, desaparición y búsqueda de embarcaciones, rescate de veleros, colisiones entre mercantes y pesqueros y entre mercantes, hundimiento de pesqueros, remolque hasta puerto de mercantes a la deriva, evacuación médica, y hombre al agua, entre otras emergencias.

Salvamento Marítimo tiene encomendada la ordenación y seguimiento del tráfico marítimo en los Dispositivos de Separación del Tráfico aprobados por la OMI a solicitud de España, así como la recepción, análisis, redacción y distribución de radioavisos sobre seguridad marítima, para su transmisión por las estaciones radiocosteras y las estaciones NAVTEX.

Investigación de accidentes e incidentes marítimos

Una vez realizado el salvamento, el siguiente paso, dependiendo de la gravedad del suceso, es realizar la investigación del accidente o incidente.

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar dispone que, todo Estado de abanderamiento adoptará las medidas necesarias para que una o varias personas debidamente calificadas investiguen todos los siniestros o sucesos de navegación en alta mar o que presidan las correspondientes investigaciones.

Transcurridas décadas desde su creación, la OMI fue consciente de la insuficiencia de sus esfuerzos para minimizar los accidentes marítimos, lo cual ocasionaba pérdida de vidas humanas, buques y sus mercancías, así como daños al medio ambiente por contaminación, por lo que llegó a la conclusión de que de la investigación y el correcto análisis de los siniestros marítimos se podría llegar a un mejor conocimiento de las causas de dichos siniestros, y por tanto, adoptar medidas correctivas, aprobando en 1997 el Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos, revocando las tres Resoluciones vigentes hasta la fecha en relación con las investigaciones. En este Código se indica como objetivo de la investigación de los siniestros marítimos, la prevención de siniestros análogos en el futuro, para lo que 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.

Desde entonces, la OMI no ha parado de aprobar Resoluciones derivadas de la investigación de las causas de los accidentes e incidentes marítimos. En 1968 con la idea de fomentar la unificación internacional de las costumbres de los Estados Miembros en lo referente a las investigaciones de los accidentes marítimos así como los procedimientos que se llevan a cabo como consecuencia de dichas investigaciones, aprobó la Resolución sobre “Participación en las investigaciones oficiales de accidentes marítimos”, recomendando a los Gobiernos que el Estado del pabellón de un buque envuelto en un accidente en la costa de otro Estado, consulte con el afectado sobre cual de los dos debe investigar el accidente, estableciendo el procedimiento según la elección.

A nivel de la Unión Europea, en el año 2002 se creó la European Maritime Safety Agency (EMSA), organismo que entró en funcionamiento en el año 2003 y que tiene su sede en Lisboa. Sus objetivos son, entre otros, garantizar un nivel elevado, uniforme y eficaz de seguridad marítima y de prevención de la contaminación por los buques de la Comunidad.

En materia de seguridad marítima y lucha contra la contaminación EMSA organiza seminarios, grupos de trabajo de expertos e imparte formación. En materia de investigación ha desarrollado el European Maritime Casualty Information Platform, el cual funciona como base de datos a nivel europeo en donde se registra información de los siniestros marítimos. Asimismo ha desarrollado el Consultative Technical Group for Cooperation in Marine Accident Investigation, compuesto por una comisión de expertos que ayudan a facilitar el intercambio de información, cooperación y asistencia entre los distintos organismos investigadores de la Unión Europea y la propia EMSA.

A nivel nacional y teniendo en cuenta la entrada en vigor de la Regla 6 del Capítulo XI-1 del anexo del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, se obliga a que cada Administración investigue los siniestros y sucesos marítimos de conformidad con lo dispuesto en el citado Convenio y en las disposiciones complementarias del Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos. En este sentido, España ha transpuesto lo dictado en la Directiva 2009/18/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se establecen los principios fundamentales que rigen la investigación de accidentes en el sector del transporte marítimo, regulando la investigación de los accidentes e incidentes marítimos y la Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos.

Por otro lado, una vez realizado el salvamento o el remolque procedería, en su caso y para aquellos que prestaron asistencia, el resarcimiento de los gastos realizados y el cobro de los premios. Para fijar el importe de la remuneración, de acuerdo con lo establecido por la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, por la que se regulan los auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimos, se estará a lo convenido entre ambas partes y en su defecto a lo resuelto por el Tribunal Marítimo Central.