
LA SEGURIDAD MARÍTIMA EN LA MARINA CIVIL

FRANCISCO SUÁREZ-LLANOS GALÁN

CONCEPTO: ¿QUÉ ES «SEGURIDAD MARÍTIMA»?

Como es sabido, la dependencia que la mayoría de las naciones tienen del mundo marítimo resulta manifiesta. En cualquier momento de cualquier día, decenas de miles de buques mercantes de todas las nacionalidades navegan transportando mercancías de vital importancia para ellas: la energía imprescindible para su supervivencia (petróleo y sus derivados, gases licuados, carbón, etc.), y los productos alimenticios (cereales de consumo, cereales-pienso para la producción de carnes, alimentos refrigerados o congelados, etc.). Junto a ellas, las otras mercancías propias del comercio mundial: productos químicos, minerales, carga general en contenedores, vehículos, cemento, etc. Y, desde luego, los pasajeros que se trasladan por vía marítima (buques de tipo *ferry*) o que viajan por placer (cruceiros turísticos).

A todos ellos deben añadirse los demás buques civiles cuya actividad es ajena al transporte: buques científicos, de investigación oceanográfica, sísmica o petrolífera, de tendido de cables telefónicos submarinos, de apoyo a plataformas petrolíferas, etc.

La «seguridad marítima» en el ámbito civil (Marina Mercante y de Pesca)

Pues bien: toda esa actividad marítima civil está regulada, en todos sus aspectos, por los 168 países que constituyen la OMI, es decir, la Organización Marítima Internacional («*International Maritime Organization*»), organismo de las Naciones Unidas con competencia en todos los asuntos marítimos, con sede en Londres, que durante décadas ha establecido las

normas necesarias para que los buques mercantes de tonelaje mayor de 500 GT efectúen su navegación de forma «segura», en relación con la salvaguardia de la seguridad de la vida humana en la mar y del medio ambiente marino, es decir: que cumplan las condiciones de estabilidad, de flotabilidad, de estanqueidad, de propulsión, de formación técnica de sus tripulaciones, las maniobras para evitar abordajes entre buques, las radiocomunicaciones marítimas, la prevención y lucha contra la contaminación marina, la señalización marítima (balizamiento y faros), las operaciones portuarias, etc.

Y aunque los buques mercantes menores de 500 GT (remolcadores, dragas, gánguiles, buques de pasajeros en aguas interiores, etc.) se encuentran al margen de las normas de seguridad dictadas por la OMI, la mayoría de los Estados miembros han ampliado dichas normas para tales buques adaptando su legislación interna. Y, en relación con los buques de pesca, han aprovechado la ocasión para extenderla también a éstos, pues en cualquier momento del cualquier día decenas de miles de buques de pesca navegan y faenan en caladeros tanto del litoral de sus países de nacionalidad como alejados miles de millas de sus puertos base. De este modo, las normas para una navegación «segura» se aplican tanto a los buques mercantes como a los de pesca, cualquiera que sea su tamaño, es decir, a lo que en conjunto se denomina la «marina civil».

Tanto esa navegación «segura» como las condiciones para su realización y todo lo que con ella tiene que ver, es precisamente lo que tradicionalmente se conoce en el mundo marítimo civil y en la propia OMI con la denominación genérica de «*seguridad marítima*», y así figura en todos los documentos oficiales internacionales redactados en cada uno de los idiomas oficiales de las Naciones Unidas, entre ellos el español. Por su parte, para los redactados en inglés siempre figura «*maritime safety*»; para los redactados en francés, «*securité maritime*», etc., y así sucesivamente.

Y debe tenerse en cuenta que el concepto de «seguridad marítima» se extiende más allá de las citadas medidas relacionadas con la seguridad de la navegación, que han de catalogarse como «preventivas» de la seguridad de la vida humana en la mar. En efecto, también se incluyen en dicho concepto las medidas de «respuesta» en caso de que las medidas preventivas fallen, de forma que la OMI ha regulado también todas aquellas actividades relacionadas con las operaciones de búsqueda y de salvamento de naufragos o de asistencia a las personas rescatadas en el mar, así como de las relacionadas con la lucha contra la contaminación marina provocada por buques, ya sea accidental o intencionadamente.

Los instrumentos dictados por la OMI que abarcan, en términos generales, todo lo anterior, suman actualmente 31 Convenios Internacionales en vigor (con sus respectivos Protocolos y Enmiendas posteriores), además de otros ya aprobados pero pendientes de ratificación. De aquellos, los más conocidos son:

- Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, de 1966.
«*International Convention on Load Lines*» (LL Convention).
- Convenio Internacional para la Prevención de la Contaminación Marina desde Buques, de 1973.
«*International Convention for the Prevention of Maritime Pollution from Ships*» (MARPOL).
- Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en la Mar, de 1974.
«*International Convention for the Safety of Life at Sea*» (SOLAS).
- Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo, de 1979.
«*International Convention on Maritime Search and Rescue*» (SAR).
- Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, de 1978.
«*International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*» (STCW).
- Convenio para la Facilitación del Tráfico Marítimo Internacional, de 1965.
«*Convention on Facilitation of International Maritime Traffic*» (FAL).
- Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en la Mar, de 1972.
«*International Regulations for Preventing Collisions at Sea*» (COLREG).
- Código para el Transporte Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas.
«*International Maritime Dangerous Goods Code*» (IMDG).

Sin mencionar otros igualmente importantes, como los que permiten la intervención en alta mar por parte del Estado ribereño en casos de contaminación marina desde buques, o los que regulan la seguridad en el transporte marítimo de pasajeros, o las comunicaciones marítimas vía satélite, o la responsabilidad civil por contaminación marina –tanto si el producto contaminante es el propio cargamento del buque como si es su combustible de propulsión–, o el transporte de mercancías peligrosas, o, en fin, la responsabilidad civil en el transporte marítimo de material nuclear, etc.

Concepto de «seguridad marítima» en el ámbito civil

A la vista de todo lo anterior, puede llegarse a una definición de lo que en el ámbito marítimo civil (marinos, armadores, fletadores, autoridades portuarias, autoridades marítimas, etc.) de los países de habla hispana se entiende por «seguridad marítima»:

«La seguridad marítima es el conjunto de medidas para la salvaguardia de la seguridad de la vida humana en la mar, de la navegación, y del medio ambiente marino, y todo ello en sus dos aspectos fundamentales:

- Las medidas de «prevención», es decir, tanto la seguridad del propio buque o endógena (condiciones de estabilidad, de estiba de la carga, de flotabilidad, de estanqueidad, de propulsión, de formación técnica de sus tripulaciones, sistemas contra incendios, radiocomunicaciones, prevención de la contaminación, etc.), como la seguridad ante peligros exógenos al buque o a su carga (mar y viento, evitación de abordajes, visibilidad, faros y balizamiento, etc.).
- Las medidas de «respuesta» cuando fallan las medidas de prevención (medios aéreos y marítimos de búsqueda y salvamento, lucha contra la contaminación, etc.).»

Ahora bien, con ello no se resuelve el problema de la seguridad en la mar: para el ciudadano común de lo que denominamos «el primer mundo», el hombre domina actualmente la naturaleza. Tiene asumido que con un solo gesto ilumina y calienta su vivienda, en la que se entretiene con la televisión o el ordenador, dispone de ropa de abrigo, alimentos y agua corriente de forma inmediata, se desplaza cálidamente en su automóvil o tren, mediante autopistas y túneles que han perforado montañas, y acude por avión a una reunión en París o en Londres, regresando por la tarde.

Pero en la mar no es así. El hombre no domina la mar, que sigue imponiendo sus reglas, y resulta obvio que, en cuanto a la seguridad marítima, no es posible que las medidas de «prevención» sean eficaces al 100%, como lo demuestra el hecho de que repetidamente han de activarse las medidas de «respuesta». En los últimos ocho años y frente a nuestras costas, entre abordajes, hundimientos, incendios y varadas de buques mercantes y de pesca, algunas veces con pérdida de vidas, nuestra Administración Marítima civil ha tenido que activar las medidas de «respuesta» en 112 ocasiones, cifra que no incluye las incidencias menores ni las actuaciones de salvamento en el campo de la inmigración irregular.

En la gran mayoría de las situaciones de emergencia surgidas tras accidentes o siniestros marítimos, la eficacia de dichas medidas de respuesta es en general evidente. En el caso de las aguas marítimas españolas, no cabe duda de que así es: la mayor parte de las veces las emergencias se han resuelto con nuestros medios y nuestros profesionales y sin que ni siquiera se hayan conocido o hayan aparecido en los medios de comunicación, y eso que algunas de ellas supusieron gran riesgo para la vida humana.

Y ese riesgo para la vida humana y sin trascendencia a nivel nacional en los medios de comunicación (sólo en los regionales o locales) puede darse o bien sólo en la mar o tener además consecuencias en tierra. En el primer caso, cabe citar, entre otros, el buque-tanque «*Castor*», con la cubierta rajada de banda a banda, en el mar de Alborán; o el buque-draga de altura «*Joseph Möebius*» incendiado frente a la costa valenciana; o el buque de carga rodada «*Superfast Galicia*» sin propulsión e incendio en la máquina, abatiendo hacia la costa catalana en medio de un temporal de fuerza 9 de la escala de Beaufort. En el segundo caso, es decir, con riesgo también para la seguridad de la vida en tierra, véase el caso del buque gasero iraní «*Ramdane Abane*», sin propulsión, cargado con 60.000 toneladas de metano, con temporal del SW de fuerza 9 en la zona de Finisterre y abatiendo hacia tierra, en cuya franja costera de 1 km hubo que preparar la evacuación de sus habitantes por posible envenenamiento del aire si el buque se partía al encallar y salía el gas.

Evidentemente, tales emergencias se solucionaron. Lo mismo ocurrió con otras emergencias bien resueltas pero que, sin embargo, sí que se convirtieron en noticia en los medios (tan sólo unos ejemplos: el «*Ostedijk*», con nube tóxica por auto-ignición de su cargamento –fertilizantes– frente a las costas de Lugo; el granelero «*Rosalía D’Amato*» que tocó fondo a su entrada en La Coruña; el «*Tiger*» con auto-ignición de su cargamento –ferralla– frente a Melilla; el ferry «*Volcan de Tacande*», encallado al sur de Tenerife; el «*Marja*», varado al entrar en Ribadeo; el portacontenedores «*MSC Barbara*», varado a la entrada de Barcelona; etc.).

Pero, se insiste, cuando la mar impone su ley, las medidas de respuesta no son eficaces al cien por cien o, simplemente, se convierten en medidas paliativas para evitar las consecuencias. Y, nuevamente, en algunos casos con intensa repercusión social (por ejemplo, el «*Prestige*», temporal del SW y fuerza 9, frente a Finisterre, con 30 metros de su forro de estribor perdidos antes de su hundimiento; el hundimiento del transbordador «*Don Pedro*», a la salida de Ibiza; el incendio del granelero «*Doxa*» en

la ría de Arosa; abordajes, como el del «*Torm Gertrud*» y el «*New Flame*» en Gibraltar; o los encallamientos en la bahía de Algeciras: «*Sierra Nava*» y «*Tawe*» o en Punta Europa: «*Fedra*»).

Cuestión distinta son los siniestros con pérdida de vidas, de la mayoría o de toda la tripulación, y que se dan fundamentalmente en los buques de pesca, algunos con gran repercusión social (el «*Ana Rosa*» al sur de Mallorca; el «*O Bahía*» frente a las islas Sisargas; el «*Siempre Casina*», frente a Ribadeo; el «*Nuevo Pepita Aurora*», frente a Barbate; el «*Rosamar*», al norte de Burela; o el «*Cordero*», frente a Prioriño, etc.) y otros, también con pérdida de vidas, pero desapercibidos para los medios de comunicación (el «*Nuevo Pilín*», frente a Cantabria; el «*Enrique el Morico*», al sur de Almería; el «*José el Francés*», frente a Carboneras; el «*Nuevo Amadorín*» frente a Burela; el «*Sombriza*», frente a Viveiro; el «*José Almuiña*», en medio del océano Atlántico; etc.).

En definitiva, cuando hablamos de la seguridad en un ámbito tan escasamente dominado como es la mar, es decir, cuando hablamos de la seguridad marítima, debemos hacerlo sobre la base de que no estamos ante una ciencia exacta y que los resultados no se corresponden, en algunas ocasiones, con los previstos.

La protección de los buques contra amenazas y actos terroristas

Si bien desde el secuestro del buque de pasajeros «*Achille Lauro*» el 8 de octubre de 1985 frente a las costas del Líbano, la OMI ha venido dictando algunas resoluciones relacionadas con los actos ilícitos contra los pasajeros y las tripulaciones de los buques, o recomendaciones a los Gobiernos para prevenir y reprimir los actos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques, fue como consecuencia de los atentados terroristas del 11 de septiembre de 2001 en Nueva York y en Washington, cuando la OMI, a través de una de sus unidades de actuación, concretamente su Comité de Seguridad Marítima («*Maritime Safety Committee*»), acordó modificar el Convenio SOLAS antes citado, de modo que este Convenio ya contempla, *por primera vez en su historia*, un conjunto de medidas para proteger a los buques contra amenazas, actos hostiles o atentados terroristas.

La modificación del SOLAS se sintetizó en lo siguiente:

- El Convenio había exigido desde el principio que todos los buques mercantes dispusieran de un número propio y permanente, denominado «Número OMI», que les ha identificado documentalmente

durante toda su vida útil, con independencia de sus cambios de propietario, de bandera o de actividad. Pues bien, la modificación del SOLAS exige la localización física de dicho número OMI, de manera que deberá figurar troquelado en el mamparo de proa de la sala de máquinas (o de la cámara de bombas, en el caso de los buques-tanque), y permanentemente pintado en el puente alto o en el exterior del frontal proel del puente e incluso, en algunos tipos de buques, también en las amuras, al objeto de que el buque pueda ser identificado permanentemente desde el exterior y desde el aire.

– Todos los buques deberán disponer de un documento, denominado «Registro Sinóptico Continuo», expedido por el Estado de bandera de cada buque, en el que figure toda la información relativa al mismo y las modificaciones habidas a lo largo de su vida útil (cambios de propiedad, de nombre, de bandera, de dimensiones, de características, etc.). Este documento se exigirá siempre por comprador y, en caso de cambio de bandera, también por el Estado importador.

– Se aprueba la entrada en vigor del denominado «Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP)», que, en resumen, trajo consigo las siguientes obligaciones:

– Protección de los buques:

– Todos los buques mercantes deben disponer del «Certificado Internacional de Protección del Buque», expedido por el Estado de bandera tras verificarse que el buque ha implantado a bordo el denominado «Plan de Protección del Buque» previamente aprobado por dicho Estado a propuesta de la empresa naviera.

Dicho «Plan» contempla todas las medidas a instalar a bordo: cámaras de televisión, control de accesos a bordo, imposibilidad de accesos al puente de gobierno, a la sala de máquinas y al camarote del Capitán, instalación de un radioequipo de «alerta de protección» para transmitir la alarma, ya sea de forma clara o encubierta, a la «Autoridad Nacional para la Protección Marítima» designada como tal por cada Estado, etc.

– Todos los buques deben contar a bordo con al menos un «Oficial de Protección del Buque», encargado del funcionamiento permanente del «Plan de Protección del Buque».

– Todas las empresas navieras deben disponer de un «Oficial de la Compañía para la Protección Marítima», encargado de la

- implantación, verificación, ejercicios periódicos y permanencia de los planes de protección de cada uno de sus buques.
- Protección de las instalaciones portuarias.
 - La protección no es de cada puerto en general sino de cada una de sus instalaciones portuarias (estación marítima de pasajeros, terminal de contenedores, cementera, refinería de petróleo, gaseoductos, etc.).
 - Cada instalación portuaria deberá disponer del «Certificado Internacional de Protección de la Instalación Portuaria», expedido por el Estado rector del puerto, tras verificarse que ha implantado en la instalación el denominado «Plan de Protección de la Instalación Portuaria» previamente aprobado por dicho Estado a propuesta de la empresa titular o concesionaria de la instalación portuaria.
Dicho «Plan» contempla medidas de protección física de las instalaciones o de los buques que las utilicen (revisión del cantil del muelle, especialmente en caso de gaseros y buques de pasaje, de los tanques de almacenamiento, etc.) y de los accesos a las mismas o a los propios buques, tanto por personas (usuarios de las instalaciones, pasajeros peatones, etc.) como por vehículos (accesos a los ferrys de vehículos en régimen de equipaje, camiones y plataformas, etc.)
 - Todas las instalaciones portuarias deben disponer de un «Oficial de la Instalación Portuaria para la Protección Marítima», encargado de la implantación del Plan aprobado, de su verificación, ejercicios periódicos y permanencia de los planes de protección de cada uno de sus buques.
 - Niveles de protección.
 - Tanto para los buques como para las instalaciones portuarias se establecen tres niveles de protección: el «Nivel 1» (situación normal), el «Nivel 2» y el «Nivel 3». El buque y la instalación portuaria en la que se encuentre deben tener siempre el mismo Nivel de protección. En caso de diferencia de Nivel, debe el buque acomodarse al que haya implantado la instalación portuaria, y no al contrario.

Terminología española e internacional

Y es a partir de la aprobación del Código PBIP cuando surge para los países de habla hispana la cuestión terminológica. En efecto, en el

mundo marítimo civil, durante décadas la expresión «seguridad marítima» ha significado lo expuesto aquí desde el principio: la seguridad de la vida humana en la mar y de la navegación, y la seguridad del medio ambiente marino, y todo ello en los dos aspectos antes citados: las medidas de prevención y las de respuesta. Y la terminología del mundo marítimo internacional o de habla inglesa la ha denominado «*maritime safety*».

Sin embargo, desde la aprobación del «Código PBIP» dicha terminología ha traído consigo la introducción, en el ámbito de la OMI y por primera vez en su historia, de materias relacionadas con la expresión inglesa de «*maritime security*». De hecho, el Código PBIP se denomina, en la lengua internacional marítima (la inglesa) «*ISPS Code*», es decir, «*International Ships and Ports Security Code*».

Y es que en otros idiomas, existen términos distintos para designar a los dos conceptos para los que en español sólo se utiliza una palabra: «seguridad» (en inglés, «*safety*» y «*security*»; en francés, «*securité*» y «*sureté*», etc.). Valga la simpleza del siguiente ejemplo: Diríamos que hay mucha «*safety*» o «*securité*» en las calles, si los semáforos funcionan, el piso no es resbaladizo, no nos atropellará ningún vehículo y no nos caerá ninguna maceta desde un balcón. Y decimos que hay mucha «*security*» o «*sureté*» en las calles, si se ven muchos policías, si no nos van a asaltar o robar, etc.

La lengua española no es tan afortunada (o sí, según se mire) como otras, ya que sólo dispone de un vocablo: «seguridad», que agrupa ambos conceptos. De ahí que, tras aprobarse el «*ISPS Code*» (como siempre, primero en lengua inglesa), surgió inmediatamente el problema de la traducción de «*security*» al español, para su uso en todos los países de habla hispana, y cuyos representantes en OMI barajaron, en principio, la posibilidad de utilizar la expresión «seguridad pública». Finalmente se impuso la voz «protección», dado que se trataba de proteger contra amenazas, actos hostiles o atentados terroristas tanto a los buques mercantes como a las instalaciones portuarias.

En consecuencia, para el mundo de la marina mercante, internacionalmente la expresión «*maritime security*» es, en español, «protección marítima», y el Código ISPS «*International Ships and Ports Security*» se denomina PBIP «Protección de Buques e Instalaciones Portuarias», el «*Ship Security Plan*» es el «Plan de Protección del Buque», el «*International Ship Security Certificate*» es el «Certificado Internacional de Protección del

Buque», el «*Ship's Security Officer*» es el «Oficial de Protección del Buque», y el «*Maritime Security Shipowner Officer*» es el «Oficial de la Compañía naviera para la Protección Marítima», etc.

LA SEGURIDAD MARÍTIMA (CIVIL) EN LA ESFERA NACIONAL

La Constitución española atribuye al Estado (artículo 149.1.20) las competencias sobre «Marina Mercante y abanderamiento de buques». Pues bien, la regulación de lo que jurídicamente se entiende por «Marina Mercante» y de lo que significa se ha efectuado mediante la «Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante» (LPEMM), cuyos artículos 6 y 74 determinan la interpretación de lo que el citado precepto constitucional se refiere como «Marina Mercante». En efecto, dicha Ley dispone en su artículo 6 los conceptos que se integran en «Marina Mercante», unos relacionados con el transporte de mercancías y el Derecho y otros con la seguridad del buque y de las personas en todos sus aspectos. Respecto de éstos últimos, dispone:

Artículo 6.- Marina Mercante.

1. A los efectos de esta Ley se considera Marina Mercante:

... ..

- c) La seguridad de la navegación y de la vida humana en la mar.*
- d) La seguridad marítima, incluyendo la habilitación para el servicio de practica y la determinación de los servicios necesarios de remolque portuario, así como la disponibilidad de ambos en caso de emergencia.*
- e) El salvamento marítimo.*
- f) La prevención de la contaminación producida desde buques, plataformas fijas y otras instalaciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, y la protección del medio ambiente marino.*
- g) La inspección técnica y operativa de buques, tripulaciones y mercancías.*
- h) La ordenación del tráfico y las comunicaciones marítimas.*
- i) El control de la situación, abanderamiento y registro de buques civiles, así como su despacho, sin perjuicio de las preceptivas autorizaciones previas que correspondan a otras Autoridades.*

... ..

Y en cuanto al artículo 74 de la LPEMM, se señalan en él los objetivos de la «Marina Mercante»:

Título III: De la Marina Mercante.

Artículo 74.- Objetivos.

La política de la Marina Mercante se dirigirá, en el marco de las competencias asignadas a la Administración del Estado en el artículo 149.1 de la Constitución Española, a la consecución de los siguientes objetivos:

- 1. La tutela de la seguridad de la vida humana en el mar.*
- 2. La tutela de la seguridad de la navegación marítima.*
- 3. La tutela de la seguridad marítima.*
- 4. La protección del medio ambiente marino.*

... ..

Así pues, tanto legal como constitucionalmente la seguridad marítima es competencia exclusiva del Estado, el cual la ejerce a través de la Dirección General de la Marina Mercante (Ministerio de Fomento).

Tal como se definió anteriormente, la seguridad marítima debe ser concebida bajo dos aspectos: la prevención y la respuesta. Pues bien, es la propia Dirección General de la Marina Mercante la que ejerce las funciones relacionadas con la prevención, y para la respuesta se ha creado en la propia LPEMM una entidad pública instrumental adscrita a dicha Dirección General, que es la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR).

Las funciones relacionadas exclusivamente con la seguridad marítima que ejerce la Dirección General de la Marina Mercante, ya sea directamente con sus propios medios (prevención), o bien indirectamente utilizando los medios que SASEMAR pone a su disposición (respuesta), las determina claramente la Ley 27/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, y se indican someramente a continuación:

La Dirección General de la Marina Mercante (DGMM)

La DGMM ejerce las siguientes competencias relacionadas con la seguridad marítima:

- La ordenación general de la navegación marítima y de la flota civil española.
- La ordenación general y ejecución de las inspecciones de los buques y controles técnicos, radioeléctricos, de seguridad y de prevención de la contaminación.

- El salvamento marítimo y la lucha contra la contaminación marítima: El Director General es también el Presidente de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR)

Para el ejercicio de dichas competencias sobre seguridad marítima, la DGMM actúa mediante sus servicios centrales (Subdirecciones Generales) y mediante los periféricos (Capitanías Marítimas).

- Servicios Centrales:

Dos de las Subdirecciones Generales, entre otras funciones de su competencia, ejercen las relacionadas directamente con la seguridad marítima, las cuales se indican a continuación agrupadas en su respectiva Unidad administrativa:

- Subdirección General de Seguridad Marítima y Contaminación:
 - Seguridad de la vida humana en la mar y de la navegación.
 - Búsqueda y salvamento marítimo, limpieza de aguas marítimas y lucha contra la contaminación, mediante contacto directo y permanente con SASEMAR.
 - Propuestas normativas sobre la regulación del Despacho de buques y del régimen de enrolamiento de los tripulantes.
 - Auxilios, hallazgos, remolques y extracciones marítimas.
 - Participación en la Comisión de Faros (señalización marítima y otras ayudas a la navegación).
 - Registro y control del personal marítimo civil.
 - Control de la composición de las tripulaciones mínimas de seguridad.
 - Determinación de las condiciones de idoneidad, profesionalidad y titulación para formar parte de las tripulaciones de los buques civiles españoles.
 - Control de calidad de las escuelas y centros de formación náutica.
 - Investigación de siniestros marítimos, y sus estadísticas.
 - Declaración de la necesidad de la existencia del servicio de practica en un puerto o grupo de puertos.
 - Pruebas de capacitación para prestar el servicio de practica, habilitación de prácticos y exenciones a la prestación del servicio.
 - Transportes de mercancías peligrosas y tráfico de explosivos.

- Actuaciones relacionadas con la protección marítima y Código PBIP: aprobación de los Planes de Protección del buque, expedición de los Certificados y formación de los Oficiales de Protección
- Normas de seguridad relacionadas con la náutica de recreo y regatas.
- Actividades subacuáticas no deportivas (buceo profesional).
- Subdirección General de Calidad y Normalización de Buques y Equipos:
 - Aprobación de los proyectos de construcción de los buques civiles.
 - Ordenación y ejecución de las inspecciones y controles técnicos, radioeléctricos, de seguridad y de prevención de la contaminación de los buques civiles españoles, así como de los que se encuentren en construcción en España y de los extranjeros al amparo de acuerdos internacionales.
 - Aprobación y homologación de aparatos y elementos de los buques así como sus materiales y equipos.
 - Inspecciones operativas a los buques extranjeros en puertos españoles.
- Servicios Periféricos.

Los servicios periféricos están constituidos por las 30 Capitanías Marítimas implantadas en los puertos de interés general más importantes y con su respectivo ámbito geográfico de competencias. Dichas Capitanías Marítimas ejercen la dirección y control de los Distritos Marítimos que les corresponden en función de su ámbito geográfico, los cuales suman en total 80. Por disponerlo así la citada Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, las Capitanías Marítimas vinieron a sustituir, en la Administración Marítima del Estado, a las antiguas Comandancias Militares de Marina, asumiendo además todos los aspectos relacionados con la inspección técnica y operativa de los buques civiles. Y los Distritos Marítimos, sustituyeron a las antiguas Ayudantías Militares de Marina.

Las funciones de las Capitanías Marítimas y de los Distritos Marítimos de ellas dependientes son:

- Autorización o prohibición de entrada y salida de buques en aguas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

- Despacho de buques, enrole y desenrole de tripulantes.
- Determinación de las zonas de fondeo y maniobra, por razones de seguridad marítima.
- Determinación, por razones de seguridad marítima, de las condiciones de los canales de entrada y salida de los puertos.
- Establecimiento de los criterios de seguridad de las maniobras, atraques y desatraques de los buques que presenten condiciones especiales o que transporten mercancías peligrosas.
- Disponibilidad del practicaje y remolque portuario por razones de seguridad marítima.
- Autorización de las operaciones de remolque comercial, por razones de seguridad marítima.
- Supervisión de la inspección técnica de los buques y de las mercancías a bordo, así como de los medios de estiba y desestiba
- Dispositivos de separación de tráfico y balizamientos en aguas fuera de las zonas de servicio de los puertos.
- Solicitud a la Autoridad Portuaria de autorización o prohibición de carga o descarga de los buques por incumplimiento de las condiciones del tráfico o actividad o por razones de seguridad marítima.
- Seguimiento y control de los vertidos contaminantes desde buques o plataformas fijas u otras instalaciones marítimas.
- Propuesta de cierre del puerto a la Autoridad Portuaria por razones de seguridad marítima.
- Seguimiento y control de la aplicación del Plan Nacional de Salvamento y Lucha contra la Contaminación, ejercicios de búsqueda y salvamento marítimo (intervención en actuaciones SAR) y de lucha contra la contaminación marina.
- Supervisión de la investigación de accidentes (investigación de campo).
- Actividades náuticas en playas y zonas de baño, y establecimiento de medidas de seguridad en dichas zonas.
- Y, en general, las demás actividades relacionadas con la seguridad marítima, de la navegación, de la vida humana en la mar y de la lucha contra la contaminación en aguas de su jurisdicción.

La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR)

La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima es una Entidad Pública Empresarial adscrita al Ministerio de Fomento a través de la Dirección General de la Marina Mercante. Creada en 1992 por la LPEMM, entró en funcionamiento en 1993 y tiene tres vertientes de actuación:

- Salvaguardar la vida humana en la mar.
- Proteger el medio ambiente marino y
- Controlar la navegación marítima en las aguas españolas.

Dichas actuaciones se realizan mediante la coordinación y dirección operativa de todos los recursos disponibles que pueden ser utilizados ante una emergencia marítima y que con la denominación genérica de «Salvamento Marítimo», cuenta para cumplir su función con un equipo de más de 700 profesionales, y es el órgano nacional para la coordinación global de los servicios de búsqueda y salvamento de acuerdo con lo estipulado en el Convenio Internacional SAR 79.

Para la gestión naviera de las unidades marítimas (tripulaciones, combustibles, reparaciones y mantenimiento, repuestos, oficinas, etc.), la LPEMM creó igualmente la sociedad estatal «Remolques Marítimos, S.A.» (REMASA), lógicamente de carácter mercantil, que cuenta con un total de unos 1000 profesionales.

Mediante un teléfono de emergencias gratuito (900 202 202) y el resto de sistemas de comunicación de emergencias incluidos en el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (radiocomunicaciones, radiobalizas de localización de siniestros, etc.) se puede contactar con «Salvamento Marítimo» las 24 horas del día, todos los días del año.

En su artículo 90, la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante señala el objeto de SASEMAR:

- Prestación de servicios de búsqueda, rescate y salvamento marítimo.
- Prestación de servicios de prevención y lucha contra la contaminación del medio marino.
- Prestación de servicios de control y ayuda al tráfico marítimo.
- Prestación de servicios de remolque y de embarcaciones auxiliares.
- Prestación de servicios complementarios de los anteriores.

Entre los diversos convenios internacionales que España ha suscrito en materia de seguridad marítima y salvamento de la vida humana en la mar, así como la protección del medio ambiente marino, antes citados, se

ha hecho referencia al Convenio Internacional de Búsqueda y Salvamento Marítimo (Convenio SAR). Este Convenio ha repartido los océanos en zonas o áreas delimitadas de búsqueda y salvamento, denominadas «Zonas SAR», bajo la responsabilidad de los Estados ribereños. Dicho Convenio SAR ha asignado a España dicha responsabilidad en una superficie marina de 1.500.000 kilómetros cuadrados, lo que equivale a tres veces el territorio nacional.

SASEMAR se halla estructurada mediante una organización central con base en Madrid, integrada por los Servicios Centrales (Dirección de la Sociedad y Direcciones de los diferentes departamentos) y el Centro Nacional de Coordinación de Salvamento; y una organización periférica, que constituyen el resto de los Centros de Coordinación de Salvamento ubicados en el litoral español.

– *Centros de Coordinación de salvamento*

«Salvamento Marítimo» cuenta con 21 Centros de Coordinación de Salvamento, cuya situación se ha determinado teniendo en cuenta las necesidades de cobertura de la franja litoral y de la zona SAR marítima española. Las funciones de dichos Centros son: el salvamento de la vida humana en la mar, la prevención y la lucha contra la contaminación, la vigilancia y control del tráfico marítimo, y ofrecer apoyo e información tanto a la DGMM, de la que depende, como a otras administraciones e instituciones.

Los Centros son los encargados de coordinar la ejecución de las operaciones de búsqueda, rescate, salvamento y lucha contra la contaminación en el ámbito geográfico asignado. Y, de ellos, los Centros Locales existentes en Bilbao, Gijón, Santander, A Coruña, Vigo, Huelva, Cádiz, Algeciras, Almería, Cartagena, Valencia, Tarragona, Barcelona, Palma de Mallorca, Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife realizan además tareas de seguimiento del tráfico de buques en sus aproximaciones y salidas de los puertos donde se encuentran ubicados.

Existen además dos Centros Zonales: los Centros de Coordinación de Salvamento ubicados en Finisterre (con cobertura para toda Galicia) y Tarifa (con cobertura del mar de Alborán, estrecho de Gibraltar y golfo de Cádiz). Además, ambos Centros y el de Almería tienen asignadas también las tareas de supervisión del tráfico marítimo a su paso por los Dispositivos de Separación de Tráfico («Vessels Traffic Scheme», VTS) establecidos en Finisterre, Estrecho de Gibraltar y Cabo de Gata, respectivamente e integrados en la red

europea para el seguimiento del tráfico marítimo, centrada fundamentalmente en la vigilancia para la prevención de sucesos de contaminación marina desde buques (red que conocida como «Safe Sea Net»).

– *El Centro Nacional de Coordinación de Salvamento (CNCS).*

Es el Centro que tiene como función específica coordinar a todos los demás Centros periféricos, sirviendo al mismo tiempo como enlace y coordinación con los Centros equivalentes a nivel internacional y con la Subdirección General de Seguridad Marítima y Contaminación de la DGMM. El CNCS se halla ubicado en Madrid.

– *Medios marítimos y aéreos de intervención.*

La flota marítima y aérea de «Salvamento Marítimo» está en continua expansión. Pendiente de las entregas de las próximas unidades, en la actualidad está compuesta por 11 buques de altura de salvamento y polivalentes de lucha contra la contaminación; 55 embarcaciones de intervención rápida (de 15 a 20 metros de eslora) y 1 de las 4 patrulleras rápidas de altura (30 metros de eslora). Todas estas unidades trabajan en dedicación exclusiva para ejecutar misiones relacionadas con emergencias marítimas. A ellos se suman otros 5 remolcadores, que se encuentran en disponibilidad para ejecutar misiones de salvamento. «Salvamento Marítimo» dispone ya también de 9 de los 10 helicópteros de búsqueda y salvamento y 4 aviones CASA CN-235 para búsqueda y salvamento, vigilancia aérea y detección de buques infractores de las normas medioambientales y prevención y lucha contra la contaminación marina.

Estas unidades, complementadas por aquellas otras, que con la misma finalidad pueden aportar otras administraciones públicas y organismos colaboradores, constituyen el pilar operativo de la organización de «Salvamento Marítimo».

– Además, SASEMAR cuenta con 6 bases logísticas que proporcionan material para la lucha contra la contaminación (barreras, «*skimmers*», dispersantes, etc.) y 6 bases de actuación subacuática con equipos de buceadores para atender emergencias sobrevenidas.

– Por último, SASEMAR mantiene en vigor su continuo programa de formación para su personal, mediante el Centro de Seguridad Marítima Integral «Jovellanos», en Asturias, que atiende también a otros centros de formación, escuelas de náutica y otros colectivos (bomberos, aeropuertos, etc.), mediante su sistema simulador de incen-

dios, su simulador de oleajes para abandono de buques y supervivencia en la mar, y su simulador de navegación y puente de gobierno, etc.

De este modo se organiza el salvamento de la vida humana, la lucha contra la contaminación, la búsqueda de desaparecidos, la evacuación de enfermos o heridos, la vigilancia del tráfico marítimo, la intervención ante un accidente o la retirada de cualquier obstáculo que suponga un riesgo para la navegación.

LA SEGURIDAD MARÍTIMA (CIVIL) EN LA ESFERA INTERNACIONAL

La Organización Marítima Internacional –OMI– (Naciones Unidas)

Ya se ha indicado anteriormente la función de la OMI en todos los aspectos relacionados con la seguridad marítima. Debe tenerse en cuenta que tanto ellos como los demás que tienen que ver con el ámbito marítimo derivan de la norma fundamental que rige internacionalmente sobre la mar, que es el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar («*United Nations Convention on the Law of the Sea*», UNCLOS), también conocido como Convenio de Montego Bay o Convenio de Jamaica, por haber sido aprobado allí el 10 de diciembre de 1982.

Esos otros aspectos distintos de la seguridad marítima que el UNCLOS también contempla, son fundamentalmente los relacionados con la jurisdicción y soberanía de los Estados sobre los mares y aguas territoriales, el pabellón de los buques, la libertad para el ejercicio del libre comercio marítimo y de la navegación, las relaciones contractuales entre usuarios (armadores y fletadores), etc.

Por su parte, la OMI regula específicamente, entre otras, las materias relacionadas con la seguridad marítima, y cuenta para ello con comités y subcomités (a destacar el Comité de Seguridad Marítima o «*Maritime Safety Committee*», MSC, el Comité de Protección del Medio Ambiente Marino o «*Maritime Environment Protection Committee*», MEPC, o el Subcomité de Seguridad en la Navegación o «*Navigation Safety Subcommittee*», NAV, etc.).

Las decisiones de OMI las aprueba la Asamblea General, que se celebra cada dos años, a propuesta de cada uno de los comités, y su forma reglamentaria es la de «Resolución» o, en su caso, «Recomendación».

La Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA)

Desde que se constituyó la CEE, actualmente UE, tanto la Comisión Europea como el Consejo han ido produciendo normativa para mejorar la seguridad marítima y la protección del medio ambiente marino, en algunos casos en respuesta a accidentes marítimos con gran repercusión social (es el caso de los buques «*Amoco Cadiz*» en el litoral francés del golfo de Vizcaya en marzo de 1978, «*Aegean Sea*» a la entrada del puerto de La Coruña en diciembre de 1992, «*Erika*» Vizcaya frente a la Bretaña francesa, en diciembre de 1999, o «*Prestige*» al oeste del cabo Finisterre en noviembre de 2002, entre otros, y que se suman a accidentes acaecidos con fecha anterior a la entrada de España en la UE, como es el caso del «*Torrey Canyon*», al sur de Gran Bretaña en marzo de 1967, o del «*Urquiola*» a la entrada de La Coruña, en mayo de 1976).

Dicha normativa, en forma de «Reglamento» (con rango de Ley en cada Estado miembro) o de «Directiva» (sujeta a posterior incorporación a la legislación de cada Estado miembro), ha requerido posteriormente la creación de un organismo europeo que, mediante su actuación operativa y práctica, vigile el cumplimiento de los Reglamentos y Directivas producidos por Bruselas.

Tal organismo, denominado «Agencia Europea de Seguridad Marítima» («*European Maritime Safety Agency*», *EMSA*), con sede en Lisboa, viene trabajando desde su creación realizando las inspecciones o auditorías a las Administraciones Marítimas de los Estados miembros, con el fin de comprobar el estado de implantación de las normas europeas y proponer a Bruselas las necesarias medidas armonizadoras de aplicación en todo el territorio marítimo de la UE.

LA «SEGURIDAD MARÍTIMA» EN EL ÁMBITO MILITAR (MARINA DE GUERRA)

Una vez determinado el concepto de «seguridad marítima» en el ámbito de la marina civil, y en paralelo con lo ya expuesto sobre el problema terminológico surgido a raíz de la aprobación del Código PBIP, se observa que en el ámbito de la marina militar nacional, es decir, en la Armada Española, «seguridad marítima» sigue siendo comúnmente un término único, que engloba tanto a la «*safety*» como a la «*security*». Esto es así tanto en caso de guerra, conflicto armado, y en el seno de las operaciones estrictamente militares dentro de la propia Armada y de las ope-

raciones navales con las marinas de guerra de otros países, como en el caso de las operaciones militares que se realizan en contacto con el ámbito civil, o dirigidas –siquiera sea parcialmente– a la marina civil (como ocurre en la preparación y ejecución de los ejercicios FAMEX (1)).

En el primer caso, es decir, guerra, conflicto armado u operaciones o maniobras de la propia Armada o con otras marinas de guerra, no se plantea ningún problema terminológico en relación con la seguridad marítima, puesto que se trata de un ámbito en el que tal expresión es siempre «*security*». Sin embargo, en el segundo caso, es decir, cuando la Armada realiza operaciones militares en contacto con el ámbito civil o dirigidas a él, el problema terminológico surge de nuevo, dado que para la marina civil y para los demás organismos civiles, «seguridad marítima» ha sido siempre lo que en lengua inglesa es «*maritime safety*» y lo sigue siendo, mientras que «protección marítima» es lo que en inglés es «*maritime security*» como consecuencia de las cuestiones derivadas de la implantación del Código PBIP. Es decir, para el ámbito civil «seguridad marítima» no es, en ningún caso, «*maritime security*».

Efectivamente, el Código PBIP es un instrumento internacional enmarcado en su conjunto en la «*safety*» (por el ámbito civil de las autoridades que intervienen –la DGMM y el Ministerio del Interior– y por las posibles acciones posteriores –evacuación de personas, salvamento y lucha contra la contaminación–), aunque, aisladamente, pueda ser «*security*» (por las acciones hostiles contra el buque y su tripulación).

Por ejemplo, en el caso de la piratería en Somalia, las actuaciones de «*safety*» (realizadas por la Administración Civil del Estado y con independencia de las operaciones militares que las diversas marinas de guerra emprendan en la zona), se mueven en el ámbito de dicho Código y con iniciativas como las siguientes:

- Instar ante el Comité de Seguridad Marítima (MSC) de la OMI la modificación puntual del Código PBIP, de forma que su aplicación se extienda también a los buques de pesca (actualmente excluidos) de

(1) «FAMEX», siglas de «Fuerza de Acción Marítima Exercise», ejercicio que organiza con periodicidad generalmente anual la Armada, a través de su Fuerza de Acción Marítima, en el que se configuran diversos escenarios de coordinación de actuaciones en varias zonas de nuestros mares, y en el que participan tanto las fuerzas armadas como las fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado y los organismos de los ministerios civiles con competencias en materias marítimas (Dirección General de la Marina Mercante, SASEMAR, Secretaría General del Mar, Servicio de Vigilancia Aduanera, etc.).

tonelaje superior a 500 GT, que se encuentren faenando en aguas previamente determinadas como peligrosas por actos de piratería.

Con ello podrá establecerse y aprobarse el Plan de Protección para cada buque, dotarles del Certificado Internacional de Protección y designar el Oficial de Protección a bordo y, en tierra, el Oficial de la Compañía Naviera para la Protección Marítima.

Entretanto, el Ministerio de Fomento dictará una Orden estableciendo las medidas de protección marítima a dichos pesqueros.

- Instalar a bordo de los buques de pesca el sistema de Alerta de Protección del que actualmente disponen los buques mercantes, de modo que pueda activarse en sus dos modalidades (alerta clara y alerta encubierta).

La activación de la Alerta de Protección dispararía el sistema de alarma en funcionamiento H24 del que disponen conjuntamente la Secretaría de Estado de Seguridad (Ministerio del Interior) y el Centro Nacional de Coordinación del Salvamento de SASEMAR, desde el cual se contactaría con los MRCC (2) de la zona, con el Ministerio de Defensa (Armada) y con la Secretaría General del Mar (Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino).

- Establecer los mecanismos adecuados para que no sea sancionable la navegación con el AIS (3) desconectado cuando el buque se encuentre en aguas determinadas como peligrosas por actos de piratería.

De este modo, se dificultaría la detección de buques objetivo por parte de los piratas. El hecho de que las embarcaciones rápidas en las que operan lo hacen muy alejadas de la costa, incluso fuera de la zona económica exclusiva (a más de 200 millas de tierra), hace suponer la existencia de un buque-nodriza que les brinda el apoyo logístico necesario, y desde el que se detectan, por medio de la señal AIS que cada buque civil ha de emitir, los buques a atacar.

Si los buques de pesca desconectaran la emisión de su señal AIS, su detección por los piratas sólo sería posible visualmente o mediante radar.

(2) MRCC: «Maritime Rescue Coordination Center», organismo equivalente a nuestro Centro Nacional de Coordinación de Salvamento. La mayoría de los países con litoral disponen de un MRCC.

(3) AIS: «Automatic Identification System», sistema de identificación automática establecido para los buques, cuya detección desde tierra o desde otro buque permite obtener información sobre el mismo.

- Explorar la posibilidad de que el sistema de navegación mediante GPS (4) pueda ser anulado mediante el establecimiento de una «zona de sombra» aplicada a las aguas determinadas como peligrosas por actos de piratería, como ya ocurrió para las aguas del golfo Pérsico durante la guerra.

De este modo, el buque-nodriza sólo podría obtener su posición geográfica mediante observaciones astronómicas, lo que implica que los piratas a bordo habrían de poseer la formación profesional adecuada. Del mismo modo, las embarcaciones rápidas, al carecer de la señal GPS, no podrían alejarse del buque-nodriza más allá de la observación visual, y éste no podría guiarles hacia su objetivo y regreso más allá del alcance de radar, el cual, dado el tamaño de estas embarcaciones, no superaría las 25 millas.

- Instruir a los armadores de los buques que faenen en la zona sobre las medidas adoptadas. Debe tenerse en cuenta que los Planes de Protección de los buques implicarán la introducción de modificaciones en los buques, tales como imposibilidad de acceso a recintos sensibles (puente de gobierno, cámara de máquinas, estación radioelectrónica), instalación de cámaras de televisión y de sistemas de alerta de protección, etc.
- Establecer planes de formación (y homologación de los Centros que la impartan) para los capitanes y tripulantes de los buques que vayan a faenar en la zona, de conformidad con los criterios establecidos en la Circular 623 del Comité de Seguridad Marítima de la OMI (MSC/Circ/623/Rev.2) de 20 de junio de 2001, por la que se aprobaron las «Directrices para propietarios y armadores de buques, capitanes y tripulaciones, sobre la prevención y represión de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques».

Se trata de extender a los buques de pesca de más de 500 toneladas que se encuentren en la zona peligrosa, la aplicación de estas Directrices, diseñadas para los buques mercantes.

La formación para capitanes y tripulantes se centraría en las prácticas recomendadas para la tripulación, tanto en situación normal (protocolos de guardias y vigilancia) como en caso de ataques reales (protocolos para las radiocomunicaciones, alumbrado, zonas seguras, alarmas, proximidad de embarcación pirata, maniobras de evita-

(4) GPS: «Global Positioning System», sistema mundial de posicionamiento, mediante el cual el buque conoce su situación geográfica a través de mecanismos satelitarios, ideado, activado y controlado por el Departamento de Defensa de los Estados Unidos, quien permite su uso civil según su propio criterio.

ción de abordaje, actitud cuando los piratas están a bordo, actuaciones al abandonar los piratas el buque, etc.).

- Explorar, junto con la Secretaría General del Mar, la posibilidad de enrolar a bordo vigilantes armados profesionalmente cualificados, ya sea militares (por ejemplo, de la Infantería de Marina) o, si esto no fuera posible, de empresas de seguridad privada.

Y en el segundo caso de los citados (operaciones militares en contacto con el ámbito civil, o dirigidas –siquiera sea parcialmente– a la marina civil) se da o se puede dar a menudo con distintos niveles de implicación «militar», es decir, operaciones de «safety» pero con distintos niveles de «security» integrados en ellas.

Generalmente, dichas operaciones son fundamentalmente de «safety». Por ejemplo, en el caso del Convenio entre la Armada y la DGMM-SASE-MAR en materia de salvamento marítimo, ampliable a la colaboración en las operaciones subacuáticas del salvamento de tripulaciones de submarinos accidentados, o en el caso de operaciones aeromarítimas de búsqueda y salvamento de vidas en la mar, en las que las unidades SAR del Ejército del Aire y las de la Armada participantes en los aspectos civiles lo hacen bajo la coordinación de los Centros de Coordinación de Salvamento antes citados. Así lo dispone la propia Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante:

Artículo 87.- Del servicio público de salvamento.

- 1. El servicio público de salvamento de la vida humana en la mar y de la lucha contra la contaminación del medio marino se prestará por la Administración del Estado, así como por las restantes Administraciones Públicas competentes, de acuerdo con el principio de coordinación, instrumentado a través de los planes y programas correspondientes. Estos contemplarán de forma integrada las actuaciones de cada Administración, así como los medios para desarrollarlas con independencia de su titularidad, de su adscripción funcional o de su localización territorial.*
- 2. El Gobierno, a propuesta del Ministerio de Fomento, aprobará el Plan Nacional de Servicios especiales de Salvamento de la vida humana en la mar y de la lucha contra la contaminación del medio marino (5).*

(5) Actualmente vigente el Plan Nacional para el cuatrienio 2006-2009.

El citado Plan tendrá como objetivos básicos:

- *Coordinar la actuación de los distintos medios capaces de realizar operaciones de búsqueda, salvamento de vidas humanas y lucha contra la contaminación marina, pertenecientes a las diversas Administraciones, así como a instituciones públicas y privadas.*

En otras ocasiones, la Armada colabora con la Administración Marítima civil por otros motivos también de «safety», como pueden ser ciertos convenios internacionales de la OMI, pero que traen consigo un mayor índice de «security». Así ocurre, por ejemplo, con el Convenio Internacional para la Supresión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima, de 1988 («*International Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation*», SUA), o el Convenio Internacional sobre la Intervención en Alta Mar en casos de Accidentes de Contaminación, de 1969 («*International Convention relating to the Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties*», *Intervention*).

Precisamente al amparo del Convenio de Intervención en Alta Mar, el Gobierno, tras el accidente del «*Prestige*» frente a la costa de Galicia, acordó la prohibición de que buques-tanque de casco sencillo transportando hidrocarburos se acercaran a menos de 200 millas de las costas del Cantábrico y de Galicia, y en la puesta en práctica de esta medida colaboró activamente la Armada.

Y como el accidente del «*Prestige*» se sumaba al del «*Erika*» frente a las costas atlánticas francesas, los gobiernos de Francia y de España, reunidos en la denominada «Cumbre de Málaga» en noviembre de 2002 acordaron, entre otras medidas ante la UE, lo siguiente:

- «4.1.– *La elaboración de propuestas, en el ámbito del derecho marítimo internacional, que permitan a los Estados miembros, como Estados ribereños, de forma no discriminatoria, controlar y, en su caso, limitar el tráfico de buques que transporten mercancías peligrosas dentro de las 200 millas.*
- 4.2.– *España y Francia están de acuerdo en establecer un control firme, en sus zonas económicas exclusivas, de todos los buques con una antigüedad superior a 15 años, monocasco, que transporten fuel y alquitrantes y que supongan un riesgo para la protección del medio ambiente marino. Para ello, España y Francia establecerán un sistema de información detallada a la entrada de sus zonas económicas exclusivas para permitir en caso de duda un control exhaustivo del buque en el mar cuyo resultado podría*

ser la obligación de abandonar la zona. España y Francia solicitarán a la Unión Europea que estudie las condiciones para la generalización de esta medida.»

Y también en la puesta en práctica de estas medidas bilaterales colaboró la Armada. Pues bien, todas estas intervenciones militares en el ámbito de la marina civil se han venido realizando sin confusión terminológica entre civiles y militares, toda vez que la utilización por estos de la expresión «seguridad marítima» se ha interpretado por aquellos en el sentido de la definición dada en este trabajo, esto es, para salvaguardar la vida humana en la mar o para la defensa de nuestros intereses medioambientales, es decir, como «*safety*».

Sin embargo, ha sido recientemente cuando han surgido situaciones en las que la intervención de la Armada se ciñe más a su sentido militar, fundamentalmente en lo relativo a la protección de nuestros intereses marítimos o de nuestro tráfico marítimo y de la libertad de la navegación marítima, como es el hecho de la piratería que ha actuado insistentemente en el estrecho de Malaca y actualmente frente a las costas de Somalia y de Etiopía.

Se trata, por tanto, de actuaciones de la Armada claramente de «*security*», pero que si para ellas en español se sigue utilizando también la expresión «seguridad marítima» ello lleva permanentemente a la confusión por parte del ámbito civil al que van dirigidas.

Lo mismo ocurre ante actuaciones relacionadas con la inmigración irregular en las que interviene la Armada. Si tal intervención está en el ámbito del salvamento de vidas en la mar, bajo la coordinación del correspondiente Centro de Coordinación del Salvamento, es una intervención de «*safety*» y, por tanto, todos los medios y unidades civiles que participen en la operación actúan en el ámbito de la «seguridad marítima». Por el contrario, si la actuación de la Armada obedece a sus propios planes de operaciones o exclusivamente con el Ministerio del Interior en materia de la «irregularidad» de la inmigración, entonces hablamos de «*security*».

CONCLUSIÓN.

En resumen, teniendo en cuenta:

- Que las actuaciones en la mar, tanto las civiles como las militares, se realizan por diversos organismos ministeriales mediante unidades

marítimas y aéreas, en sus respectivos ámbitos funcionales y de competencias, para la consecución de los objetivos y misiones que cada uno de ellos tiene legalmente establecidos.

- Que, no obstante, se da repetidamente la ocasión de que las actuaciones en el ámbito civil requieren la colaboración mutua de uno o varios de dichos organismos y medios, como por ejemplo, ante emergencias marítimas, salvamento de vidas humanas en la mar, lucha contra la contaminación marina, etc. Se trata de actuaciones competencialmente atribuidas al ámbito marítimo civil (Dirección General de la Marina Mercante) pero en las que los medios militares (fundamentalmente de la Armada, del Aire y de la Guardia Civil) y civiles pueden ser movilizados para colaborar activamente.
- Que, en otros casos, sucede al contrario: se trata de actividades militares relacionadas con los riesgos emergentes, como por ejemplo la piratería, en las que la marina civil colabora activamente mediante la protección interna de los buques (Código PBIP), la facilitación de datos, y la distribución de información al sector naviero.
- Que el vocablo español «seguridad» significa tanto la prevención de nuestra seguridad física en caso de accidentes y la salvaguardia de nuestros intereses, como la protección ante actos hostiles, agresiones o amenazas, es decir, que «seguridad» integra los vocablos ingleses de «*safety*» y de «*security*», respectivamente.
- Que en la marina civil la expresión «seguridad marítima» está exclusivamente ligada a la seguridad de la vida humana en la mar, de la navegación y de la prevención y lucha contra la contaminación marina, es decir, a lo que en inglés se denomina «*maritime safety*».
- Y que en el mundo marítimo civil, tras la aprobación por la OMI del Código PBIP se acordó internacionalmente que la expresión inglesa «*maritime security*» debía traducirse al español como «protección marítima».

Se concluye que, si bien el resultado de la cooperación entre ambos ámbitos marítimos, el civil y el militar, es bastante satisfactoria, resulta evidente que todo es mejorable. Y, en este sentido, uno de los aspectos a tener en cuenta es el de las comunicaciones entre ellos, en las que debe tenderse al empleo de la terminología comúnmente aceptada y utilizada por los marinos civiles españoles así como por los demás de habla hispana, sea cual sea su nacionalidad.

Por tanto, resulta conveniente que en las comunicaciones en la mar propias de las operaciones o actuaciones marítimas, realizadas conjunta-

mente por personal y unidades civiles y militares, cuando se hable o se redacten o publiquen documentos que trasciendan más allá del exclusivo ámbito marítimo militar, sólo se utilice la expresión «seguridad marítima» en el sentido de «*maritime safety*», utilizando la expresión «protección marítima» cuando se emplee en el sentido de «*maritime security*». Con ello, se intensificará la eficacia y la consecución de los objetivos de las operaciones las que los medios personales y las unidades marítimas y aéreas, civiles y militares, colaboren conjuntamente en la mar.