

## *Salvamento marítimo internacional*

**Eloy Rodríguez Gayán**

Tirant lo Blanch, 2003

**E**n España existen unha serie de factores sociais e económicos que animan o estudio do salvamento marítimo<sup>1</sup>. Por exemplo, o elevado número de buques que navegan próximos ós 7.880 km da costa española e, máis concretamente, nun paso do atlántico obrigado como é a costa galega que representa o

<sup>1</sup> O artigo 149.1.20ª da Constitución atribúelle ó Estado a competencia exclusiva, entre outras materias, no referente á mariña mercante e ós portos de interese xeral.

En virtude deste título competencial dítase a Lei estatal 27/1992, do 24 de novembro, de portos do Estado e da Mariña mercante, que na letra e) do art. 6.1 considera «Mariña mercante», entre outras materias, «o salvamento marítimo, nos termos previstos no artigo 87», establecéndose na alínea 1ª deste último artigo, que «o servizo público de salvamento da vida humana no mar e da loita contra a contaminación do medio mariño prestarase pola Administración do Estado, así como polas restantes administracións públicas competentes, de acordo co principio de coordinación, instrumentado a través dos plans e programas correspondentes...». Co obxecto de darlle cumprimento ó mandato contido no referido artigo 87.1, é aprobado polo Goberno o Plan nacional de servizos especiais de salvamento da vida humana no mar e da loita contra a contaminación do medio mariño, documento básico de planificación que ten como marco de referencia o desenvolvemento do conxunto das infraestructuras de control do tráfico marítimo e de coordinación das operacións de salvamento, e que posúe unhas directrices que deberán acomodarse ós plans elaborados polas comunidades autónomas con competencias na materia.

34,4% (1.720 km) de lonxitude da costa peninsular<sup>2</sup>. A importancia das actividades marítimas en España está fóra de toda dúbida: o desenvolvemento das súas costas, a relevancia das súas actividades pesqueiras, a crecente importancia dalgúns leitos fluviais e das augas interiores, o desenvolvemento dunha actividade deportiva e recreativa en consonancia coa expansión do turismo cualificado<sup>3</sup>, o peso dos esteleiros nas cifras de emprego. A todo isto, únese o feito de que o 90% das importacións españolas e o 72% das exportacións utilizan a vía marítima; máis de 9 millóns de pasaxeiros foron transportados ó longo do ano 1999, só entre os nosos portos; a flota pesqueira componse de 20.000 buques con medio millón de toneladas e a flota de recreo, con máis de 200.000 embarcacións matriculadas. Constitúen todos eles datos suficientemente importantes como para comprende-lo volume de accións de salvamento que se xeran. Se tomamos en consideración cifras achegadas pola Sociedade Estatal de Salvamento e Seguridade Marítima obsérvase que o número de incidentes e accidentes marítimos oscilou nos últimos anos, producíndose unha progresiva diminución. Así no ano 1994 atendéronse 2.084 incidentes e accidentes marítimos, 1993 sucesos no ano 1995, 2274 no ano 1996, 1589 no ano 1997 e 1970 no ano 1998. Igualmente tiveron lugar intervencións relacionadas coa protección do medio mariño e loita contra a contaminación marítima: 160 no 1995, 181 no 1996, 215 no 1997, 242 no 1998.<sup>4</sup> Pode comprobarse que se produciron nos úl-

---

A prestación efectiva dos servizos específicos de busca, rescate e salvamento marítimo realízase, polo que o Estado se refire, a través da Sociedade Estatal de Salvamento e Seguridade Marítima, creada polo artigo 89 da citada Lei 27/1992, que a configura como unha entidade de dereito público das comprendidas na alínea 1 b) do artigo 6 da Lei xeral orzamentaria, con personalidade xurídica, patrimonio propio, plena capacidade de obrar e actividade suxeita ó dereito privado.

Así mesmo, e á marxe desta normativa interna, existe unha profusa normativa de rango internacional (Convenio sobre alta mar de 1958, Convenio internacional para a seguridade da vida humana no mar de 1974, e o seu Protocolo de 1978; Convenio internacional sobre busca e salvamento marítimo de 1979, e Convenio de Nacións Unidas sobre o dereito do mar de 1982), que lle impón a España unha serie de compromisos e obrigas en materia de seguridade marítima e salvamento de vidas humanas no mar.

<sup>2</sup> En contraposición ó litoral peninsular de trazado case sempre rectilíneo, o contacto entre a terra e o mar en Galicia ofrece formas moi recortadas pola sucesión de rías de distinto tamaño. O feito de que o continente e o océano presenten uns límites definidos por continuos entrantes e saíntes propiciou xa dende antigo o desenvolvemento da pesca e o marisqueo nunhas condicións favorables.

<sup>3</sup> De todos é coñecida a beleza, situación estratéxica e as boas características do litoral galego para a práctica dos deportes náuticos nos seus 1.700 quilómetros de extensión. A entidade Portos de Galicia esta desenvolvendo un programa para dota-la costa dunhas instalacións adecuadas que respondan á crecente demanda desta actividade. Deste xeito, tense previsto incrementa-lo número de atraques nas instalacións náutico-deportivas de Galicia, ata 8.000 no ano 2005, e 10.000 no horizonte do 2010. Así mesmo as zonas deportivas portuarias serán dotadas cos correspondentes servizos para a reparación e mantemento das embarcacións, zonas comerciais, facilidades para repor e inventar.

<sup>4</sup> En Galicia para garanti-las condicións de seguridade en que faena a flota pesqueira, Galicia conta dende 1990 cun Servizo de busca e salvamento marítimo, que dende a súa

timos anos un aumento de intervencións relacionadas coa contaminación e protección do medio mariño, o que xustifica, en parte, o interese que mostrou a comunidade internacional ó incluí-lo convenio de 1989, unha especial atención ós salvamentos e ás remuneracións relacionadas coas accións nas que se produzan beneficios para o medio natural. Por último, poderíamos valorar que España, ó ser parte de diversos convenios internacionais relacionados coa materia, ten responsabilidade de salvamento marítimo e loita contra a contaminación mariña nunha superficie dun millón e medio de quilómetros cadrados, o que equivale a tres veces o territorio nacional.<sup>5</sup>

A presente monografía incide en tres sectores: ámbito de aplicación dos convenios internacionais relativos ó salvamento marítimo (Bruxelas 1910-Londres 1989), actual estrutura e procedemento dos expedientes tramitados en caso de salvamento (natureza dos tribunais marítimos), cuestións de dereito aplicable que suscitan os convenios coas súas remisións ás lexislacións nacionais.

Partindo do Convenio de Bruxelas de 1910 e da Lei 60/1962, realizouse un estudio no que afloran cuestións que denotan a necesidade de adecua-la obsoleta normativa española ás novas perspectivas internacionais. Comparando estes corpos legais co Convenio de Londres, obsérvase a incidencia que teñen os suxeitos e buques participantes nun salvamento ó determina-lo ámbito de aplicación dos convenios: espacial e material.

A natureza administrativa e o carácter especial da xurisdicción marítima implican un obrigado estudio da influencia que na actualidade exercen o Convenio de Bruxelas do 27 de setembro de 1968 e o Regulamento (CE) núm. 44/2001 do Consello do 22 de decembro de 2000, relativos á competencia xudicial e á execución de resolucións xudiciais en materia civil e mercantil. A súa análise permite delimita-lo alcance e conveniencia da xurisdicción establecida na Lei 60/1962 e a necesidade da súa modificación no momento no que se ratifique o Convenio de Londres. O dereito aplicable alcanza unha grande importancia na interpretación do artigo 5,1 do Convenio de Bruxelas de 1968 e do Regulamento 44/2001 para determina-lo tribunal competente a través do lugar de cumprimento do salvamento.

---


creación está sendo un dos máis activos de Europa. Este servizo foi pioneiro na utilización de helicópteros e tripulacións civís para misións de salvamento.

O dito servizo está integrado por trinta e seis tripulantes, dous helicópteros, un remolcador e un barco de apoio. A principal misión que ten encomendada é o salvamento marítimo, pero pola súas características de versatilidade e flexibilidade, opera como un organismo polivalente que colabora noutras tarefas, coma a loita contra a contaminación mariña por hidrocarburos; situacións de emerxencia médicas; accións de protección civil, loita contra incendios; avaliación e auxilio de estradas, etc. Ó mesmo tempo, e cunha gran dedicación, colabora co Servizo de protección de recursos, que a súa vez, tamén lles presta axuda ós efectivos de busca e salvamento, nos casos que resulta necesario.

Do alto nivel operativo deste servizo dá testemuño o balance de misións efectuadas dende a súa creación, polas que salvaron a súa vida máis de 4.000 persoas.

<sup>5</sup> Segundo don Eloy Rodríguez Gayán estes datos de por si son suficientes para afirmar que é necesaria e axeitada a ratificación do Convenio de Londres de 1989.

O dereito aplicable incide nas cuestións relativas ás condicións e criterios para determina-la recompensa. Analízanse nesta obra aquelas normas convencionais que inclúen referencias a leis nacionais, concretamente á lei aplicable ó contrato asinado entre o salvador e os seus empregados (salvamento que non se efectuou dende o buque), e a lei do pavillón para o reparto da recompensa (salvamento realizado dende o buque). Neste sector o traballo céntrase en delimita-las categorías de reparto e subreparto. Estas inciden na concreción da compensación especial contida no art. 14 e nos repartos entre os salvadores (art.15).

O LOF 2000 é obxecto de referencia xa que inclúe practicamente todo o contido do Convenio de Londres. A través do ámbito contractual é posible beneficiarse, ata a ratificación do convenio, de todos aqueles aspectos que poidan contribuír a mitigar catástrofes coma as de Torrey Canyon, Amoco Cádiz, Mar Egeo, Erika ou, neste momento, o Prestige<sup>6</sup>. 

**Xosé Antón Barreiro Pereira**

*Avogado*

---

<sup>6</sup> No Consello europeo de Copenhague, expresouse a súa profunda preocupación por este grave accidente e manifestouse a súa solidariedade cos estados, rexións e poboacións que se viron afectadas, así como o seu apoio e recoñecemento dos esforzos realizados polos estados afectados, as institucións e a sociedade civil para logra-la recuperación das zonas contaminadas.

Tamén lembrou as súas conclusións de Niza de decembro de 2000 sobre as medidas adoptadas en relación co ERIKA e, recoñeceu os esforzos firmes que a Comunidade Europea e a Organización Marítima Internacional (OMI) realizaron dende o accidente do ERIKA para mellora-la seguridade marítima e a prevención da contaminación. A Unión seguirá liderando os esforzos internacionais para lograr este obxectivo e adoptará tódalas medidas necesarias para evita-la repetición de catástrofes similares. As conclusións do Consello de transportes do 6 de decembro de 2002 e do Consello de ambiente do 9 de decembro de 2002 sobre as medidas específicas que cómpre adoptar deberán aplicarse en tódolos seus aspectos sen demora.