

Un elemento clave para la información de los navegantes

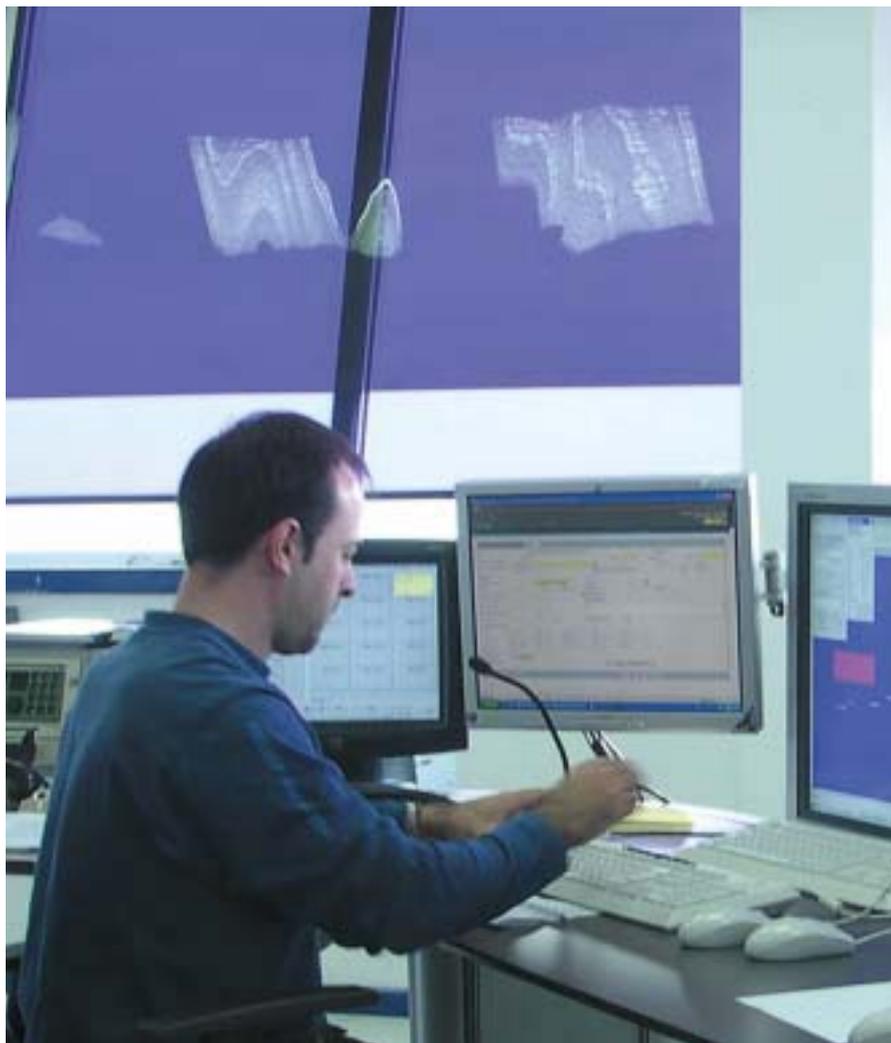
Radioavisos, la seguridad transmitida al instante

A key element in providing information to seafarers
RADIO WARNINGS: INSTANT SAFETY BROADCASTS

Summary

Every boat or ship, whatever its location, should have access to up-to-date and real-time information on potential threats to the safety of its navigation. These are generally broadcast through radio warnings. From 2007, the Directorate General of the Merchant Marine, through the Spanish Maritime Safety and Rescue Agency, has joined a group of organizations in monitoring and broadcasting local and coastal radio warnings to seafarers.

Todos los buques y embarcaciones, se encuentren donde se encuentren, deben disponer de la suficiente información, actualizada y en tiempo real, de las posibles amenazas que puedan afectar a la navegación. Ésta se transmite a través de los radioavisos. A partir de 2007, la Dirección General de la Marina Mercante, a través de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, ha entrado en el club de los organismos que controlan y difunden radioavisos locales y costeros a los navegantes.



▲ Los Centros de Coordinación de Salvamento Marítimo difunden los radioavisos costeros y locales.

Todos los buques y embarcaciones, se encuentren donde se encuentren, deben disponer de la suficiente información, actualizada y en tiempo real, de los cambios que se hayan podido producir en los sistemas de ayuda a la navegación, así como de aquellas posibles amenazas que pueden afectar a su derrota y feliz arribo al puerto o fondeadero al que se dirigen.

Hay que tener en cuenta que la derrota de cualquier buque puede verse afectada, una vez comenzada ésta, por grandes remolques que se cruzan en su rumbo, la iniciación de obras como instalaciones de oleoductos por la zona donde van a pasar o simplemente los faros o balizas que se habían previsto usar como referencia han dejado de funcionar o se han movido a causa de un temporal, etc.

Naturalmente, en el medio en el que se mueven los buques no era posible avisarles por los métodos tradicionales y menos cuando el hecho que les podía afectar tenía carácter inmediato. Tal falta de información y, por tanto, de falta de seguridad que podía afectar la vida humana en la mar, se agudizó de manera exponencial con el aumento de la navegación marítima comercial y con la explosión de la náutica de recreo.

Como forma de combatir esas carencias en la información precisa y

NAVAREAS, cuya responsabilidad ha recaído en determinados países que contaban en el momento de su creación con servicios estables de hidrografía, asignándose zonas de responsabilidad cuya delimitación no coincide con las fronteras de los países, sino con zonas de actuación. Este “mapa” de transmisiones se divide en 16 NAVAREAS que, a su vez, se componían de subzonas (aquellas en las que varios países establecen un sistema coordinado de difusión de radioavisos para el tráfico costero) y de regiones, zonas establecidas para coordinar la transmisión de radioavisos costeros.

España es el organismo encargado de coordinar los radioavisos NAVAREA para el Mediterráneo y el

mar Negro, denominándose NAVAREIA III, y su responsabilidad recae en el Instituto Hidrográfico de la Marina, que los emite para aquellas em-

España es el organismo encargado de coordinar los NAVAREA para el Mediterráneo y el mar Negro

barcaciones más lejanas a la costa que disponen del servicio internacional SafetyNET proporcionado por el satélite INMARSAT, o bien del NAV-

TEX –sistema de telegrafía de impresión directa y de banda estrecha que se utiliza para la difusión de boletines sobre seguridad costera y en alta mar en la frecuencia 518 kHz.

EVITAR ACCIDENTES

Sobre el Instituto Hidrográfico de la Marina recayó la responsabilidad no sólo de los NAVAREAS sino también de la coordinación y preparación de los radioavisos locales y costeros. Sin embargo tal planteamiento empezó a cambiar en 1992, conforme la Dirección General de la Marina Mercante fue haciéndose cargo, paulatinamente, de la seguridad marítima.

La Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante en su artículo 74



▲ Para hacerse cargo de los radioavisos locales y costeros, Salvamento Marítimo ha preparado los recursos humanos y materiales precisos.

establece que 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 una serie de objetivos, que persiguen, entre otros, la tutela de la seguridad de la vida humana en la mar; la tutea de la seguridad de la navegación marítima, la tutela de la seguridad marítima y la protección del medio ambiente marino.

En este sentido se han ido realizando y alcanzando una serie de metas que van desde la creación de las Capitanías Marítimas, de la Sociedad de Salvamento Marítimo, a uno de los despliegues de buques de salvamento y lucha contra la contaminación, de helicópteros y aviones que rodean todo el litoral español, que están entre los mejores servicios de salvamento de mundo.

En los radioavisos se constata la íntima unión que existe en el mundo de la mar

No obstante, y aunque los avances han sido muy altos y positivos, faltaba por completar aquellas medidas que sirven al navegante para conocer mejor el entorno en el que se mueve y que le ayudan para evitar cualquier accidente y, por tanto, la pérdida de vidas humanas y la contaminación del medio marino.

Como es de sobra conocido, en la mar no existen carreteras ni caminos marcados, y la navegación se efectúa tanto de día como de noche. Para ello cuenta con determinadas medidas que le sirven para poder situarse, como son los faros, para poder evitar bajos fondos y otros obstáculos a la navegación y que se marcan con balizas. Sin embargo existen determinados hechos que no son conocidos por el navegante como son los troncos que se caen de un buque, grandes remolques, etcétera.

Para ello, el navegante ha tenido dos fuentes de conocimiento de los hechos que pueden afectar a su derrota, uno que se refiere a los cam-

bios que perduran en el tiempo y de los que tiene conocimiento a través de los avisos a los navegante, y otros que debido a su inmediatez deben conocerlos en tiempo real y de los que se informa a través de los radioavisos a los navegantes.

En España, en virtud del Real Decreto 3853/1970 de reorganización del Instituto Hidrográfico de la Marina y OM delegada núm. 132/1982 del almirante jefe del Estado Mayor de la Armada que aprueba su reglamento, los avisos a los navegantes son encomendados al citado Instituto, que también se hizo cargo de los radioavisos.

Sin embargo, y a pesar de que la Dirección General de la Marina Mercante fue asumiendo la totalidad de las competencias sobre seguridad marítima, en lo que concierne a los radioavisos a los navegantes, que por su naturaleza, constituían y constituyen un elemento esencial de la seguridad de la navegación marítima, no pudo plantearse su control y emisión por no haberse asumido tales competencias que se creían hasta entonces incardinadas en el IHM.

TRASPASO

La situación comienza a cambiar tras la petición del Ministerio de Defensa que, a través de la Dirección General de Política para la Defensa (DIGENPOL), solicitó que se legalizaran las actuaciones del IHM, ya que consideraban que los radioavisos por ser seguridad marítima no estaban bajo el paraguas de su responsabilidad, mediante un mandato legal que les permitiera hacer en derecho lo que de hecho realizan.

Para ello se pensó en delegar las competencias a través de una Encomienda de Gestión entre la Dirección General de la Marina Mercante y el IHM. La coincidencia en el tiempo de la elaboración del Plan Nacional de Salvamento 2006-2009 sirvió para analizar la situación y determinar que la Dirección General de la Marina Mercante podría hacerse cargo de su control, coordinación y emisión, al menos de los radioavisos locales, y para ello se incluyó como uno de los objetivos del citado Plan y comenzaron las conversaciones con el IHM

para que se realizara un traspaso no traumático y con las máximas garantías hacia el navegante.

Iniciadas las conversaciones, y tras estudiar el número de radioavisos locales y costeros que se emiten al año, se consideró que dado el bajo número de los segundos, sería mejor hacerse cargo de ambos y no dividir las responsabilidades.

Finalizadas las reuniones, la Dirección General de la Marina Mercante comunica al Ministerio de Defensa que se haría cargo de los radioavisos a los navegantes a partir del

Salvamento Marítimo difunde los radioavisos costeros y locales

mes de enero del 2007. Para ello se encomienda a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima la preparación de los recursos humanos y materiales precisos y la programación del adiestramiento de las personas en el IHM para que a finales de diciembre de 2006 se comenzaran a emitir radioavisos en conjunción con el IHM y que paulatinamente se fueran asumiendo en su totalidad.

Hoy podemos decir que la Dirección General de la Marina Mercante ha escalado un peldaño más dentro de la seguridad marítima y que Salvamento Marítimo, como órgano a través del cual se ejecutan parte de las políticas activas sobre seguridad marítima, ha entrado en el club de los organismos que controlan y difunden radioavisos a los navegantes.

En los radioavisos se constata la íntima unión que existe en el mundo de la mar, pues si bien la coordinación y emisión de los mensajes se realizaba por el IHM, y ahora por la Dirección General de la Marina Mercante, a través de Salvamento Marítimo, la información llega de Puertos del Estado, de las Autoridades Portuarias, de los puertos de interés estatal y autonómicos, de los directores de los clubes náuticos y de los propios navegantes.

Francisco RAMOS
Begoña OLAVARRIETA