

Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS)

Adopción: 1 de noviembre de 1974; entrada en vigor: 25 de mayo de 1980

El Convenio SOLAS en sus versiones sucesivas está considerado como el más importante de todos los tratados internacionales relativos a la seguridad de los buques mercantes. La primera versión fue adoptada en 1914, en respuesta a la catástrofe del Titanic, la segunda en 1929, la tercera en 1948, y la cuarta en 1960. En la versión 1974 se incluye el procedimiento de aceptación tácita – por el que se establece que una enmienda entrará en vigor en una fecha determinada a menos que, antes de esa fecha, un determinado número de Partes haya formulado objeciones. Por consiguiente, el Convenio de 1974 ha sido actualizado y modificado en numerosas ocasiones. La versión vigente en la actualidad se conoce como "Convenio SOLAS, 1974, enmendado".

Disposiciones técnicas

El objetivo principal del Convenio SOLAS es establecer normas mínimas relativas a la construcción, el equipo y la utilización de los buques, compatibles con su seguridad. Los Estados de abanderamiento son responsables de asegurar que los buques que enarbolan su pabellón cumplan las disposiciones del Convenio, el cual prescribe la expedición de una serie de certificados como prueba de que se ha hecho así. Las disposiciones relativas a la supervisión permiten también a los Gobiernos Contratantes inspeccionar los buques de otros Estados Contratantes, si hay motivos fundados para creer que un buque dado, y su correspondiente equipo, no cumplen sustancialmente las prescripciones del Convenio, siendo conocido este procedimiento como "supervisión por el Estado rector del puerto". La versión actual del Convenio SOLAS contiene disposiciones por las que se establecen obligaciones de carácter general, procedimientos de enmienda y otras disposiciones, acompañado de un anexo dividido en 12 capítulos.

Capítulo I – Disposiciones generales En este capítulo figuran reglas que se refieren al reconocimiento de los diversos tipos de buques y a la expedición de documentos que acrediten que el buque cumple las prescripciones del Convenio. El presente capítulo incluye también disposiciones para la supervisión de los buques en puertos de otros Gobiernos Contratantes.

Capítulo II-1 – Construcción – Compartimentado y estabilidad, instalaciones de máquinas e instalaciones eléctricas La subdivisión de los buques de pasaje en compartimentos estancos ha de estar concebida de modo que después de la supuesta avería en el casco del buque éste permanezca a flote y en posición de estabilidad. También se establecen prescripciones relativas

a la integridad de la estanquidad y a la disposición del circuito de achique para buques de pasaje, así como prescripciones de estabilidad para buques de pasaje y de carga.

El grado de compartimentado -medido a partir de la distancia máxima permisible entre dos mamparos adyacentes- varía con la eslora del buque y el servicio a que esté destinado. El grado más elevado de compartimentado es aplicable a los buques de pasaje.

Las prescripciones relativas a las instalaciones de máquinas e instalaciones eléctricas tienen por objeto asegurar que se mantienen, en diversas situaciones de emergencia, los servicios esenciales para la seguridad del buque, de los pasajeros y de la tripulación.

En 2010 se adoptaron las "normas basadas en objetivos" para petroleros y graneleros, en las que se establece que los buques nuevos deberán proyectarse y construirse para una vida útil de proyecto específica, y deben ser seguros y racionales desde el punto de vista del medio ambiente, tanto sin avería como en determinadas condiciones de avería, durante toda su vida útil.

Estas reglas estipulan que los buques deben tener la resistencia, integridad y estabilidad adecuadas para reducir a un mínimo el riesgo de pérdida del buque y de contaminación al medio marino debido a un fallo estructural, incluidos los desmembramientos, que puedan resultar en inundación o en la pérdida de integridad de la estanquidad.

Capítulo II-2 – Prevención, detección y extinción de incendios En este capítulo figuran disposiciones pormenorizadas de seguridad contra incendios aplicables a todos los buques, que incluyen medidas específicas en relación con los buques de pasaje, los buques de carga y los buques tanque.

En estas disposiciones se establecen los siguientes principios: división del buque en zonas principales y verticales mediante mamparos límite estructurales aislados; separación entre los espacios de alojamiento y el resto del buque mediante mamparos límite estructurales aislados; uso restringido de materiales combustibles; detección de cualquier incendio en la zona en que se origine; contención y extinción de cualquier incendio en el espacio en que se origine; protección de los medios de evacuación y de acceso a posiciones para combatir los incendios; pronta disponibilidad de dispositivos extintores de incendios; reducción al mínimo del riesgo de inflamación de los gases de la carga.

Capítulo III – Dispositivos y medios de salvamento En este capítulo figuran disposiciones relativas a dispositivos y medios de salvamento, que incluyen prescripciones relativas a los botes

salvavidas, botes de rescate y chalecos salvavidas en función del tipo de buque. En el Código internacional de dispositivos de salvamento (Código IDS) se establecen prescripciones técnicas específicas relativas a los dispositivos de salvamento, que en virtud de la regla 34 tienen carácter obligatorio, al establecerse que todos los dispositivos y medios de salvamento cumplirán las prescripciones aplicables del Código IDS.

Capítulo IV – Radiocomunicaciones En este capítulo se incorpora el Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM). Todos los buques de pasaje y de carga de tonelaje bruto igual o superior a 300 dedicados a viajes internacionales deberán llevar el equipo destinado a mejorar las posibilidades de salvamento tras un accidente, incluidas las radiobalizas de localización de siniestros por satélite (RLS) y los respondedores de búsqueda y salvamento (RESAR) usados para la ubicación de buques o de embarcaciones de supervivencia.

Las reglas del capítulo IV versan sobre los compromisos contraídos por los gobiernos para la provisión de servicios de radiocomunicaciones, así como las prescripciones relativas al transporte de equipos de radiocomunicaciones a bordo de los buques. Este capítulo está estrechamente vinculado con el Reglamento de Radiocomunicaciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones.

Capítulo V - Seguridad en la navegación En el capítulo V se indican ciertos servicios de seguridad de la navegación que deben proveer los Gobiernos Contratantes, y contiene disposiciones de carácter operacional aplicables en general a todos los buques dedicados a toda clase de viajes. Esto resulta un contraste considerando el Convenio en su totalidad, que sólo es aplicable a ciertas clases de buques dedicados a viajes internacionales.

Los temas de que trata este capítulo comprenden el mantenimiento de servicios meteorológicos para buques; el servicio de vigilancia de hielos; la organización del tráfico; y la provisión de servicios de búsqueda y salvamento.

En ese mismo capítulo se estipula también la obligación de los capitanes de prestar asistencia a quien se encuentre en peligro, y la obligación de los Gobiernos Contratantes de adoptar medidas que garanticen que desde el punto de vista de la seguridad todos los buques llevan dotación suficiente y competente.

Por medio de este capítulo se confiere carácter obligatorio al transporte de registradores de datos de la travesía (RDT) y a los sistemas de identificación automática (SIA) a bordo de buques.

Capítulo VI - Transporte de cargas Este capítulo versa sobre todos los tipos de cargas (excepto líquidos y gases a granel) "que, debido a los riesgos particulares que entrañan para los buques y

las personas a bordo, puedan requerir precauciones especiales". En sus reglas se establecen prescripciones relativas a la estiba y sujeción de las cargas y de las unidades de carga (como por ejemplo, los contenedores).

Capítulo VII - Transporte de mercancías peligrosas En este capítulo, las reglas figuran en tres partes:

Parte A - Transporte de mercancías peligrosas en bultos – que contiene disposiciones sobre clasificación, embalaje, marcado, etiquetado y rotulación, documentos y estiba de las sustancias peligrosas. Por otra parte, se exige a los Gobiernos Contratantes que publiquen instrucciones en sus respectivos países, al tiempo que también se confiere carácter obligatoria al Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG), elaborado por la OMI, que se actualiza constantemente para dar cabida a nuevas mercancías peligrosas y para complementar o revisar las disposiciones existentes.

Parte A-1 – Transporte de mercancías peligrosas sólidas a granel – en la que se establecen prescripciones sobre documentos, estiba y segregación en relación con estas mercancías y se dispone la obligación de notificar sucesos en que intervengan mercancías peligrosas.

En la **Parte B** se establecen prescripciones sobre la construcción y equipo de buques que transporten productos químicos líquidos peligrosos a granel y se dispone que los buques tanque quimiqueros cumplirán lo dispuesto en el Código internacional de quimiqueros (Código CIQ).

En la **Parte C** se establecen prescripciones sobre la construcción y equipo de buques que transporten gases licuados a granel y se establece que los buques gaseros cumplirán lo establecido en el Código internacional de gaseros (Código CIG).

En la **Parte D** se establecen prescripciones especiales para el transporte de combustible nuclear irradiado, plutonio y desechos de alta actividad en bultos a bordo de los buques, y también se dispone que los buques que transportan tales productos cumplirán lo dispuesto en el Código internacional para la seguridad del transporte de combustible nuclear irradiado, plutonio y desechos de alta actividad en bultos a bordo de los buques (Código CNI).

En el presente capítulo se establece que el transporte de mercancías peligrosas se realizará de conformidad con las prescripciones pertinentes del Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG).

Capítulo VIII - Buques nucleares En este capítulo se establecen prescripciones básicas sobre los buques de propulsión nuclear y se refiere, de modo especial, a los riesgos radiológicos. Por otra parte, en sus prescripciones se remite al detallado y amplio Código de seguridad para buques mercantes nucleares, que fue adoptado por la Asamblea de la OMI en 1981

Capítulo IX - Gestión de la seguridad operacional de los buques En este capítulo se confiere carácter obligatorio al Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS), en el que se dispone que el propietario del buque o toda otra persona que haya asumido la responsabilidad del buque deberá establecer un sistema de gestión de la seguridad (la "Compañía").

Capítulo X - Medidas de seguridad aplicadas a las naves de gran velocidad En este capítulo se confiere carácter obligatorio al Código internacional de seguridad para naves de gran velocidad (Código NGV).

Capítulo XI-1 - Medidas especiales para incrementar la seguridad marítima. En este capítulo se aclaran las prescripciones relativas a la autorización de las organizaciones reconocidas (responsables de llevar a cabo reconocimientos e inspecciones en representación de las Administraciones); los reconocimientos mejorados; el sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación; y la supervisión por el Estado rector del puerto respecto de las prescripciones operacionales.

Capítulo XI-2 - Medidas especiales para incrementar la seguridad marítima. En la regla XI-2/3 de este capítulo se consagra la aplicación del Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP). La Parte A de dicho Código es obligatoria y en la Parte B figuran orientaciones sobre la mejor manera de cumplir las prescripciones obligatorias. Mediante la regla XI-2/8 se confirma la función que desempeña el capitán, al adoptar las decisiones que, según su criterio profesional, fuesen necesarias para mantener la seguridad del buque. Asimismo, se establece que el capitán no se verá forzado por la compañía, el fletador, ni ninguna otra persona en lo que respecta a la toma de decisiones a este respecto. En la regla XI-2/5 se dispone que todos los buques estarán provistos de un sistema de alerta de protección del buque. En la regla XI-2/6 se establecen prescripciones relativas a las instalaciones portuarias, en la que se dispone, entre otras cosas, que los Gobiernos Contratantes se asegurarán de que se efectúen las evaluaciones de la protección de las instalaciones portuarias y de que los planes de protección de las instalaciones portuarias se elaboren, implanten y revisen de conformidad con lo dispuesto en el Código PBIP. En otras reglas de este capítulo se establecen prescripciones sobre la facilitación de información a la OMI, el control de los buques en puerto (que incluyen las medidas de control y cumplimiento, entre ellas, la demora del buque, la detención del buque, la restricción de sus operaciones, incluidos, a su vez, los movimientos dentro del puerto o la expulsión del buque del puerto) y las responsabilidades concretas de las compañías.

Capítulo XII - Medidas de seguridad aplicables a los graneleros: En este capítulo se establecen prescripciones estructurales aplicables a los graneleros de eslora igual o superior a 150 m

Enmiendas

El Convenio de 1974 ha sido enmendado en varias oportunidades con miras a mantenerlo actualizado.

Las enmiendas adoptadas por el Comité de seguridad marítima (MSC) figuran en las resoluciones MSC.