

**LA ACCESIBILIDAD EN LA UNIÓN EUROPEA.
LOS BUQUES DE PASAJE.**

**¿CÓMO EVACUAR PASAJEROS CON
DISCAPACIDAD EN CASO DE SINIESTRO?**

**¿ ESTÁN PREPARADOS TODOS LOS
IMPLICADOS?**

CESAR MANUEL SORIA GARCIA

ALUMNO BECARIO FUNDACIÓN ONCE- CRUE/ UNIVERSIDAD DE CASTILLA LA MANCHA/ CENTRO DE
ESTUDIOS EUROPEOS "LUIS ORTEGA ÁLVAREZ"

LA ACCESIBILIDAD EN LA UNIÓN EUROPEA. LOS BUQUES DE PASAJE.

¿CÓMO EVACUAR PASAJEROS CON DISCAPACIDAD EN CASO DE SINIESTRO?

¿ ESTÁN PREPARADOS TODOS LOS IMPLICADOS?

1.- INTRODUCCIÓN.-

La unión europea como conjunto de países organizados y constituidos en una única entidad jurídica, para conseguir aunar esfuerzos, criterios, voluntades, ... y un sinnúmero de otras muchas pautas para que los ciudadanos de sus países miembros progresen y entablen una serie de relaciones estrechas y de convivencia armonizada mediante las disposiciones legislativas emanadas desde la comisión, el parlamento y el consejo, y que deben ser traspuestas por los estados miembros y partícipes en la unión.

Desde sus inicios, allá por los años '50 del siglo XX, con los primeros pasos en la constitución de entidades como la CECA o el BENELUX, se empezó a formar un estado de concienciación de las masas y de la clase política respecto de este colectivo de personas, si bien la población de personas con limitaciones¹, no era tan numerosa, ni tan visible como lo es hoy en día.

Pero, aunque estas entidades supranacionales, no tenían el mismo carácter que la UE, ya se daban ciertos pasos para que los discapacitados no fuesen discriminados, mínimos pero imprescindibles para nuestro futuro como colectivo. Hoy somos unos 100 millones de personas que presentan algún tipo de limitación, un colectivo lo suficientemente amplio y grande como para no olvidarlo o esconderlo.

Como colectivo es amplio y muy variado, porque no hay dos discapacidades iguales, cada individuo es único y distinto; como grupo presente y visible dentro de la o las sociedades europeas; y por último como persona individual, tenemos reconocidos nuestros derechos que no difieren de los del resto, dentro de la unión europea y de las cartas magnas de los países miembros.

¹ Digo personas con limitaciones, entre las cuales me incluyo (porque tengo un 85 % de discapacidad, y pertenezco al colectivo de grandes dependientes, debido a una tetraplejía de origen traumático producido por un accidente de tráfico, que me desencadenó una lesión medular en la zona cervical -C6/C7-), y no minusválidos -que me parece más despectivo y defensorio de una persona de menor valor o valía-, pero que en multitud de ocasiones sorprenden al resto por su buen hacer o por su desempeño igualitario al de una persona normal -que no presenta limitación-, aunque si bien necesitamos ayudas para realizar infinidad de tareas de la vida diaria, si podemos realizar o desempeñar una actividad igual que cualquier otra persona una vez hemos obtenido dicha ayuda o adaptación. Todos trabajamos² con el mismo ordenador, nuestro cerebro, conjuntamente con la experiencia y conocimientos adquiridos tras nuestro devenir intelectual o laboral.

Pero, sin embargo, también tenemos reconocidos otro tipo de derechos que nos equiparan mediante el uso o empleo de adaptaciones específicas según nuestras necesidades particulares, a tener una vida más independiente. Estas ayudas nos igualan al resto de ciudadanos en multitud de situaciones, que hacen de nuestra vida, una vida más justa y equitativa; a la vez que independiente y autónoma.

Nuestros derechos como personas con limitaciones vienen reconocidos ya por la ONU en su ***Convención De Derechos De Las Personas Con Discapacidad***.

En la UNIÓN EUROPEA con la ***Directiva de Accesibilidad Web y la Ley Europea de Accesibilidad***. Así como artículos específicos dedicados a la no discriminación en otras muchas directivas, reglamentos o decisiones.

Y en ESPAÑA, tenemos el ***Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad***. Este Real Decreto contempla todos los supuestos de transporte para personas, es decir, transporte aéreo transporte marítimo transporte terrestre y dentro del terrestre distingue entre transporte ferroviario y transporte en carretera o por carretera: mediante autobús o taxi.

2.- NORMATIVAS.-

Respecto de las normativas internacionales, que vamos a tratar en este artículo, como son el **CONVENIO INTERNACIONAL SOLAS 74, para la Seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS)²**, y la **DIRECTIVA 2009/45/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 6 de mayo de 2009, sobre las reglas y normas de accesibilidad aplicables a los Buques Mercantes, Buques De Pasajeros Y Naves De Gran Velocidad (NGV)**, y el **REGLAMENTO (UE) N.º 1177/2010 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO DE 24 DE NOVIEMBRE DE 2010, sobre los derechos de los pasajeros que viajan por mar y por vías navegables y por el que se modifica el**

² El Convenio SOLAS, en sus formas sucesivas, se considera en general 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 al desastre del Titanic, la segunda en 1929, la tercera en 1948 y la cuarta en 1960. La versión de 1974 incluye el procedimiento de aceptación tácita, que dispone que una enmienda entrará en vigor en una fecha determinada a menos que, antes de esa fecha, se reciban objeciones a la enmienda de un número convenido de Partes.

Como resultado de ello, la Convención de 1974 ha sido actualizada y enmendada en numerosas ocasiones. El Convenio en vigor en la actualidad se conoce a veces como **CONVENIO SOLAS, 1974, en su forma enmendada**

RECURSO ON-LINE GRATUITO EN IMO (INTERNATIONAL MARITIME ORGANITATION). ULTIMA CONSULTA 12 de julio de 2021.

WEB: [Convenio internacional para la seguridad de la vida útil en el mar \(SOLAS\), 1974 \(imo.org\)](https://www.imo.org)

Reglamento (CE) nº 2006/2004; en ambos casos si tienen apartados dedicados exclusivamente a la no discriminación de las personas con minusvalía. En cuanto a los buques de transporte de personas, ambas normativas son muy explícitas al respecto, es decir, que impiden que cualquier minusválido sea discriminado en el embarque, dentro de un crucero o de un buque Recreativo o de un buque de otro tipo. Así la normativa europea define a las personas con minusvalía³, como clientes que presentan alguna limitación, pero también incluye a las embarazadas y a los ancianos.

Tanto el CONVENIO SOLAS, como las diversas DIRECTIVAS Y REGLAMENTOS de la UE, y sin olvidar la LEGISLACIÓN ESPAÑOLA⁴, ya estén en vigor o las ya derogadas, hacen referencia a la inclusión de las personas con limitaciones, dentro del pasaje de los buques de transporte de personas y la adaptación de estos y de sus estancias, pasillos, comedores, ascensores, etc. para que puedan deambular de un lugar a otro sin barreras arquitectónicas, así también como, que estén lo suficientemente iluminados, señalizados, etc. de manera que sea fácilmente comprensible la señalización de emergencia o de cualquier tipo, incluso debe estar en varios idiomas. Como lo refleja la directiva europea 2009/45/CE, en su consideración o cuestión previa número 17, en los siguientes términos:

“Es importante aplicar las medidas adecuadas para garantizar el acceso en condiciones seguras de las personas con movilidad reducida a los buques de pasaje y naves de pasaje de gran velocidad que presten servicios de transporte nacional en los Estados miembros”.

Pero en una directiva anterior a la que estamos analizando (DIRECTIVA 2009/45/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 6 de mayo de 2009), como es la Directiva 98/18/CEE del Consejo, de 17 de marzo de 1998, sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje [Diario Oficial L 144 de 15.5.1998]⁵. Hace referencia ya, a como la UE se preocupa por

³ En el artículo 2.y) de la DIRECTIVA 2009/45/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 6 de mayo de 2009 sobre las reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje dedicado a definiciones define a una persona como minusválida en los siguientes términos:

“ y) personas con movilidad reducida»: cualquier persona que tenga dificultades particulares para utilizar los transportes públicos, incluidas las personas de edad avanzada, las personas con discapacidad, las personas que sufren minusvalías sensoriales y las personas en silla de ruedas, las mujeres embarazadas y las personas que acompañen a niños de corta edad.

⁴ DE TODAS ELLAS , **CONVENIO SOLAS 74, DIRECTIVA 2009/45/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 6 de mayo de 2009 sobre las reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje y del REAL DECRETO 1544/2007, DE 23 DE NOVIEMBRE, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad**, EL LECTOR TIENE UN EXTRACTO EN LOS ANEXOS Nº 1, Nº 2 Y Nº 3. DEL **EL REGLAMENTO (UE) N.º 1177/2010 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 24 de noviembre -de 2010-, sobre los derechos de los pasajeros que viajan por mar y por vías navegables y por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 2006/2004**, se reproduce en negrita, junto al comentario del articulado al ser algo menor su extensión.+

⁵ Esta directiva ya no está en vigor porque está derogada por la DIRECTIVA 2009/45/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 6 de mayo de 2009, y dentro de su articulado, en su Artículo 17, titulado: **Derogación**

“Queda derogada la Directiva 98/18/CE, modificada por las Directivas indicadas en la Parte A del Anexo IV, sin perjuicio de las obligaciones de los Estados miembros relativas a los plazos de transposición al Derecho nacional y de aplicación de la Directivas que figuran en la Parte B del Anexo IV.

el colectivo de 100 millones de personas que presentan alguna limitación o discapacidad, y en la Directiva 2003/24/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de abril de 2003, por la que se modifica la Directiva 98/18/CE del Consejo sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje (directiva que ya no está vigente, Fecha de fin de validez: 14/07/2009), en el artículo 6 ter y en el ANEXO III, incluye y promueve una serie de directrices, en las prescripciones normativas sobre seguridad, que deben ser aplicables a todos/-as, buques de pasaje y naves de pasaje de gran velocidad, para el correcto y efectivo acceso, con condiciones de seguridad y fiabilidad, de las personas con movilidad reducida.

Para la aplicación de estas directrices, dadas para todos los miembros hasta esa fecha, [muchos menos de los que son hoy (27 estados miembros)] tenemos el Anexo III; así para que se pueda realizar la efectiva aplicación de este, la Dirección General de la Marina Mercante se registró por la Circular 735 (MSC/735) del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional (OMI), de 24 de junio de 1996, titulada *“Recomendación sobre el proyecto y las operaciones de los buques de pasaje para atender a las necesidades de las personas de edad avanzada o con discapacidad”*.

Y en donde se prescribe como normativa lo expuesto en los siguientes términos:

“1) Acceso al buque. Los buques estarán contruidos y equipados de forma que una persona con movilidad reducida pueda embarcar y desembarcar segura y fácilmente, así como transitar entre cubiertas, sin necesidad de asistencia o mediante rampas o ascensores. Las indicaciones para llegar a dicho acceso se colocarán en los demás accesos al buque y en otros lugares apropiados en todo el buque.

2) Letreros. Los letreros colocados en el buque con el fin de ayudar a los pasajeros serán suficientemente accesibles y fáciles de leer para las personas con movilidad reducida (incluyendo las personas con minusvalías sensoriales) y se situarán en puntos clave.

3) En los casos en los que las personas con movilidad reducida deban seguir en el buque una ruta diferente al resto de pasaje, en especial los que deban moverse en sillas de ruedas, dicha ruta o rutas deberá encontrarse debidamente señalizada con rótulos visibles, colocados, además de en otros lugares en los que se considere necesario, en las partes bajas de los pasillos y vías de evacuación.

4) Medios de comunicación de mensajes. El explotador del buque dispondrá a bordo de los medios necesarios para comunicar visual y verbalmente a las personas con distintas formas de movilidad reducida mensajes relativos, por ejemplo, a retrasos, cambios de programa y servicios a bordo.

5) Alarma. El sistema y los pulsadores de alarma deberán diseñarse de manera que sean accesibles a todos los pasajeros con movilidad reducida, incluyendo las personas con minusvalías sensoriales o problemas de aprendizaje, y alerten a dichos pasajeros.

6) Prescripciones adicionales para garantizar la movilidad dentro del buque. Las barandillas, los corredores y los pasillos, los accesos y las puertas permitirán el movimiento de una persona en silla de ruedas. Los ascensores, las cubiertas para

Las referencias a la Directiva derogada se entenderán hechas a la presente Directiva y se leerán con arreglo a la tabla de correspondencias que figura en el Anexo V.”

vehículos, los salones de pasajeros, los alojamientos y los servicios estarán diseñados de forma que sean razonable y proporcionalmente accesibles a las personas."

La búsqueda de las normas emanadas desde la Unión Europea por sus instituciones arroja un resultado bastante amplio; si tenemos en cuenta que la discapacidad es un punto muy sensible en la legislación europea. La legislación europea al respecto se basa en otros convenios anteriores como es el **CONVENIO SOLAS**⁶, para la seguridad de la vida humana en el mar de 1974 y posteriores que lo modifican.

De este convenio se toman o copian o incluso mejoran algunos aspectos de su articulado en la directiva europea **"DIRECTIVA 2009/45/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 6 de mayo de 2009 sobre las reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje"**, modificado posteriormente por otras directivas como son **"DIRECTIVA 2010/36/UE DE LA COMISIÓN de 1 de junio de 2010 por la que se modifica la Directiva 2009/45/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje"** o la **"DIRECTIVA (UE) 2017/2108 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 15 de noviembre de 2017 por la que se modifica la Directiva 2009/45/CE sobre las reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje."**

EL REGLAMENTO (UE) N.º 1177/2010 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 24 de noviembre -de 2010-, sobre los derechos de los pasajeros que viajan por mar y por vías navegables ... este reglamento básicamente no sé muestra como un abanderado de la accesibilidad sino al contrario, de nuestros derechos; es decir, lo que propugna son nuestros derechos, que debemos poder ejercer cuando adquirimos un billete, sufrimos un retraso, una

⁶ El "... accidente marítimo, del Titanic en el año 1912, ... dio lugar a la primera Conferencia Internacional sobre Seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), ratificado por cinco países: Gran Bretaña, España, Noruega, Holanda y Suecia. Al Convenio SOLAS, se le fueron incluyendo enmiendas originadas por estudios posteriores a accidentes marítimos debidos a fallos humanos u avances tecnológicos. Siendo de gran importancia el estudio de la estabilidad de los buques de pasaje de transbordo rodado. Las primeras prescripciones de estabilidad con avería se instauraron en 1948 y fueron mejoradas en 1960 y 1974. No obstante, el paso fundamental en el desarrollo de normas de estabilidad para los buques de transbordo rodado se produjo en 1990, con la introducción de un nuevo capítulo en el Convenio SOLAS2.

Estas prescripciones (denominadas "normas de estabilidad SOLAS 90") son aceptadas a escala internacional y se aplican a los buques de pasajeros que realizan viajes internacionales con origen o destino a puertos comunitarios, así como a los viajes nacionales de los Estados miembros. Las prescripciones de SOLAS 90 tienen un período de aplicación progresiva para todos los buques de pasaje de transbordo rodado existentes entre el 1 de octubre de 1998 y el 1 de octubre de 2010, en función de una combinación de distintos factores.[...]"

según dice en la página 1 y 2, de su análisis o informe sobre SEGURIDAD EN LOS BUQUES DE PASAJE, el DR. JAIME R. d L.

TITULO: SEGURIDAD DE BUQUES DE PASAJE
AUTOR: Dr. Jaime Rodrigo de Larrucea.
Profesor de Derecho Marítimo (Universitat Politècnica Catalunya)

Ultima consulta, 11 de julio de 2021.

Recurso electrónico on-line:

https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/2769/SEGURIDAD%20DE%20BUQUES%20DE%20PASAJE_docx.pdf?sequence=1&isAllowed=y

cancelación, o cualquier otra circunstancia que modifique sustancialmente las condiciones iniciales del servicio contratado. Y que, por ello no debemos ser discriminados, por el simple hecho de ser una persona con una limitación. Pero a la vez propugna la accesibilidad al pedir que no se nos discrimine bajo ningún concepto, en la adquisición de los billetes incluso que no se nos cobre más o con suplementos, por recibir ayuda o reservar un camarote o habitación adaptada; ni se nos trate diferente al del resto de pasajeros o bien imponiendo al transportista u operador de terminal, una ayuda para poder acceder a los medios que nos van a transportar y realizar el servicio.

3.- TRASPOSICIÓN A LAS LEGISLACIONES NACIONALES DE LA NORMATIVA EUROPEA

La trasposición de estas últimas normativas dentro del seno de la unión europea hoy en día, a 2021, ya debe estar implementada totalmente y con vigencia en todos los territorios nacionales y por ende en todo el territorio de la UE.

En los países miembros la trasposición es diversa, mientras algunos países tenían normativas que, si bien la superan y están adaptadas al caso específico de cada país y de su flota pesquera, su flota recreativa, su flota de cruceros, etc. Es decir, la normativa es muchísimo mejor por tener una flota muy extensa y esta además pasa a suplir deficiencias de la directiva europea o incluso de convenios internacionales de los cuales forma parte, el susodicho país.

Otros países sin embargo lo que hacen es transponer la normativa europea; es decir, la directiva 2009/45 del Parlamento y del Consejo, y sus modificaciones directamente tal cual; es decir, no hace nada más que transcribirla a su ordenamiento. Ni mejoras ni ningún otro tipo de adecuación, de la normativa mínima europea para sus países miembros, a su ordenamiento legislativo, es decir, que simplemente traduce el texto de la normativa tal cual, y cuando se presenten o surjan situaciones tales; que den lugar a problemas o problemáticas derivadas de una falta de supuestos legislados, o bien de las lagunas o carencias derivadas de dicha normativa, buscarán en ese momento la solución. Esta situación lo han hecho bastantes países sin más, de los que he consultado.

Los países que han traspuesto la directiva tal cual, han adaptado únicamente el texto a su lengua y poco más, como son, por ejemplo: el caso de Croacia o Eslovaquia, otros sin embargo han hecho alguna pequeña mejora como es el caso de Alemania o Dinamarca o la República de Italia entre otros, y otros como es el caso de España, directamente no la han traspuesto. Debido este hecho a que su normativa era mucho más completa y mucho más estricta, restrictiva y funcional, que esta misma normativa europea, porque ya recogía los artículos o los términos de dicha normativa dentro de su ley.

En el caso de España, el no trasponer esta directiva europea y sus modificaciones⁷, es motivo o resultado de una amplia legislación marítima como son por ejemplos los siguientes REALES DECRETOS o LEYES:

⁷ "DIRECTIVA 2009/45/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 6 de mayo de 2009 sobre las reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje", modificado posteriormente por la "DIRECTIVA 2010/36/UE DE LA COMISIÓN de 1 de junio de 2010 por la que se modifica la Directiva 2009/45/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje" y la "DIRECTIVA (UE) 2017/2108 DEL

- **Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.**
- **Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad.**

▪ JUNTO CON LA DEROGACIÓN QUE APARECE EN SU ARTICULADO

“Disposición derogatoria única. Derogación normativa.

1. Quedan derogados el artículo 6 ter. y el anexo III del Real Decreto 1247/1999, de 16 de julio, sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje que realicen travesías entres puertos españoles según la redacción dada por el Real Decreto 1036/2004, de 7 de mayo, por el que se incorpora al ordenamiento jurídico español la Directiva 2003/24/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de abril de 2003, en lo que sea de aplicación a los buques de pabellón español de las clases A, B y C.

2. Quedan derogadas asimismo cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan en lo previsto en este real decreto.”

- **Real Decreto 707/2015, de 24 de julio, por el que se regula el Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria.**
- **Real Decreto 733/2019, de 20 de diciembre, sobre un sistema de inspecciones para garantizar la seguridad en la explotación de buques de pasaje de transbordo rodado y naves de pasaje de gran velocidad en servicio regular, y por el que se modifica el Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles aprobado por el Real Decreto 1737/2010, de 23 de diciembre.**
- **Ley 60/1962, de 24 de diciembre, por la que se regulan los auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimos.**
- **Real Decreto 209/2004, de 6 de febrero, por el que se modifica el Real Decreto 1247/1999, de 16 de julio, sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje que realicen travesías entre puertos españoles.**
- **Real Decreto 1247/1999, de 16 de julio, sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje que realicen travesías entre puertos españoles, fue incorporada al ordenamiento jurídico interno la Directiva 98/18/CE del Consejo, del 17 de marzo de 1998, estableció un conjunto de medidas para incrementar la seguridad del transporte marítimo y la prevención de la contaminación del medio marino aplicable a todos los buques de pasaje nuevos y ya existentes hasta ese momento que prestasen servicios nacionales.**

PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 15 de noviembre de 2017 por la que se modifica la Directiva 2009/45/CE sobre las reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje.”.

- El Real Decreto 1423/2002, de 27 de diciembre, por el que se modifica el Real Decreto 1247/1999, de 16 de julio, traspone a nadie al ordenamiento español La Directiva 2002/25/CE de la Comisión, de 5 de marzo de 2002, imponiendo modificaciones de los equipos a bordo, en concreto fue sustituido todo el anexo I.
- Directiva 2003/75/CE de la Comisión, de 29 de julio de 2003, por la que se modifica el anexo I de la Directiva 98/18/CE del Consejo.⁸

4.- CONVENIO SOLAS 74

El convenio SOLAS de 1974, para la seguridad de la vida humana en el mar, y las posteriores modificaciones en su articulado, propone/-n una serie de actuaciones respecto de cómo se ha de proceder en caso de siniestro y tener que evacuar un buque, tanto de pasajeros (cruceros), como de mercancías o buques menores; pero dedicados al transporte de pasajeros que operan en vías fluviales o en zonas marítimas no muy alejadas de tierra firme, es decir zonas de cabotaje. Estos últimos pueden ser buques de pasajeros de más de 12 ó 35 pasajeros, según su lugar de utilización o su finalidad –zonas o tramos fluviales y navegables de un río o en zonas marítimas para excursiones recreativas, por su gran interés turístico-.

Así por ejemplo propone como realizar la evacuación en su

- **CAPITULO II, PARTE D, TITULADO: EVACUACIÓN**
 - **REGLA 12.- NOTIFICACIONES PARA LA TRIPULACIÓN Y LOS PASAJEROS**
 - **Y REGLA 13.- MEDIOS DE EVACUACIÓN**

-. [VER ANEXO – ANEXO 1] .-

Como se podrá comprobar en el anexo, el CAPÍTULO DOS PARTE D, está dedicado o está referido a la Evacuación. La REGLA 12, está dedicada a las notificaciones, que debe recibir mediante diversos métodos -que deben estar presentes en el barco como equipamiento- la tripulación y los pasajeros, es decir, son notificaciones referidas a la alarma de evacuación. Y la REGLA 13 lo hace, a los medios de evacuación, o lo que es lo mismo, a la dotación de medios de salvamento que ha de llevar una embarcación.

La regla 12 dedicada a las notificaciones a la tripulación y a los pasajeros, es decir, son notificaciones referidas a la alarma de evacuación y son distintos tipos de sonidos y códigos que deben conocer la tripulación y los pasajeros en caso de siniestro, pero principalmente dedicadas a la tripulación.

⁸ Esta directiva hace necesario adaptar nuestro ordenamiento a esta última modificación. Así, este real decreto tiene como finalidad incorporar a nuestro ordenamiento esta norma comunitaria. Normativa que adapta las disposiciones correspondientes del Convenio SOLAS al conjunto de la Unión Europea. Por ello, se sustituye la sección 5-1 del capítulo III del anexo I del Real Decreto 1247/1999, de 16 de julio, permitiendo que las modificaciones de los botes de rescate rápidos, las balsas salvavidas, los medios de salvamento y los chalecos salvavidas de los buques de transbordo rodado existentes, se realicen en el momento en que se lleven a cabo reparaciones de importancia o alteraciones, o se sustituya el equipo de salvamento.

Para que ésta, según sus funciones dentro del barco y del plan de evacuación, en donde todos tienen un rol asignado según la posición que ocupe; y de esta manera organicen de forma ordenada la evaluación. Porque lo que se quiere, en cualquier caso, es evitar en todo momento, que no se produzca una avalancha de pasajeros hacia las zonas de evacuación y que se desaloje el barco con tranquilidad, serenidad y de manera ordenada y prudente; sin dejarse a ningún pasajero ni tripulante dentro del barco. Y que por tanto pueda resultar una posible víctima o bien un conjunto de personas que puedan resultar como posibles víctimas del siniestro, como pueden ser el caso de las personas con discapacidad por una falta de evacuación de estas.

Un barco cuando sufre un siniestro no es un siniestro al uso como estamos la mayoría acostumbrados, porque vivimos en tierra firme. Y aquí en caso de emergencia la ayuda acude casi de inmediato y en todo tipo de servicios. En cambio, en un barco esto no es así, debido a que depende de multitud de factores, como pueden ser:

- FACTORES CLIMATOLÓGICOS O AMBIENTALES: ESTADO DE LA MAR, ESTADO DEL CLIMA
- LUGAR O UBICACIÓN GEOGRÁFICA DENTRO DEL GLOBO TERRÁQUEO
- TAMAÑO Y CONDICIONES DEL BARCO
- ESTRUCTURA Y ANTIGÜEDAD DEL BUQUE
- TIPO DE BUQUE: PASAJEROS, MERCANCÍAS PERECEDERAS, CONTENEDORES, MERCANCÍAS PELIGROSAS, ETC.
- TIPO DE SINIESTRO:
 - Hundimiento - Varada. – Colisión - Incendio. - Hombre al agua. - Escora. - Fallo Mecánico/Estructural.
- ETC.

Para diferenciar el siniestro tenemos cuatro formas de diferenciarlo según su gravedad o daños en el buque, como muy bien expresa J. O. CARDONA, en su T.F.G. de fin de grado, diciendo lo siguiente:

“Se considera una emergencia general aquella que en el caso de que continúe puede implicar el abandono del buque, las emergencias que se suelen considerar generales son: varada, inundación, incendio y colisión.”⁹

Pues bien, tras evaluar el problema y tomar las primeras decisiones, a cargo del capitán y de los oficiales del buque, quienes tienen asumido el mando de la situación y de los distintos equipos de intervención. Según la gravedad y el tipo de daño y que están en contacto

⁹ TRABAJO FIN DE GRADO, PAG 8:

EVACUACIÓN EN UN GRAN BUQUE DE PASAJE. POSIBLES MEJORAS
LICENCIATURA EN NÁUTICA Y TRANSPORTE MARÍTIMO/ FACULTAD de NÁUTICA de
BARCELONA

Alumno: JUAN ORELLANA CARDONA / Tutor: AGUSTÍ MARTÍN MALLOFRÉ

RECURSO-CONSULTA ON-LINE: ([EVACUACIÓN EN UN GRAN BUQUE DE PASAJE. POSIBLES MEJORAS](#)) ([upc.edu](#))

ULTIMA CONSULTA:8-JULIO-2021

mediante aparatos de telefonía inalámbrica o de radiofrecuencia, en todo momento y entre sí; para hacer un seguimiento estrecho y pormenorizado de la situación, con el único fin de poder solucionarlo o bien en caso de no tener solución, dar la orden de evacuación del barco por parte del capitán.

Respecto de la forma de actuación podemos decir y considerar que ésta dependerá del tipo de siniestro y de los factores antes mencionados, qué harán de mayor o menor complejidad el rescate de la tripulación, de los pasajeros o de las mercancías; si es posible esto ya en un caso extremo y último, porque es lo que menor valor tiene respecto a las vidas de las personas.

En su T.F.G. de finalización de grado Nuria A.C., expresa muy bien en 1 de sus párrafos esto mismo, diciendo lo siguiente:

“A bordo de un buque, en la mar, todo cambia. Excepto en contadas ocasiones, todo buque se encuentra más o menos alejado de los centros de ayuda del exterior. La emergencia que se pueda desarrollar, lo está haciendo sobre una base inestable, el mar, que muchas veces, pone la situación aún más difícil de lo que ya está por las condiciones meteorológicas, La intervención por vía marítima se puede ver dificultada por la imposibilidad de aproximación inmediata por las ya nombradas condiciones meteorológicas, por la seguridad de los propios buques, embarcaciones o botes, o por las dimensiones y accesibilidad del tipo de buque.[...]”¹⁰

Por lo expuesto en las líneas anteriores podemos ver como la dificultad radica en la evacuación del buque en sí, debido a los factores que le rodean en el momento del siniestro. Esto es debido a que todo ello es un conjunto, una suma de factores que da una ecuación con un resultado; dónde puede ser favorable o desfavorable. Por ello los cursos que hacen los tripulantes antes de su embarque y siempre que lo hayan superado, así como el que se da a los pasajeros en “el momento de su embarque”¹¹, aunque las leyes normalmente de los países piden que se hagan en las primeras 24 horas desde el embarque en la nave, son muy importantes para el conocimiento y concienciación de todo aquel que va a bordo del buque, ya sea tripulación, personal de a bordo o pasajero.

¿Por qué se dan estas 24 horas a los pasajeros para realizar el curso o las instrucciones de evacuación de la nave en caso de siniestro? Porque en ocasiones el amarre o atraque en puerto del crucero, así como el desembarco y embarque de pasajeros; se hace a altas horas de la madrugada o bien por la tarde a última hora, y el pasaje se encuentra cansado y por estos motivos se le deja descansar. Pero, no obstante, en cada camarote de los cruceros llevan un

¹⁰ Trabajo Fin de Grado. PAGINA 55-56

PROCEDIMIENTO DE EVACUACIÓN Y ABANDONO EN UN BUQUE DE PASAJE / EVACUATION AND SAFETY PROCEDURE OF A PASSENGER SHIP

Para acceder al Título de Grado en INGENIERÍA NÁUTICA Y TRANSPORTE MARÍTIMO

Autor: Dña. Nuria Antuñano Carro/ Director: Dr. Ernesto Madariaga Domínguez

Octubre – 2015 ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE NÁUTICA UNIVERSIDAD DE CANTABRIA

ULTIMA CONSULTA ON-LINE, 8-JULIO-2021

RECURSO ON-LINE : [PROCEDIMIENTO DE EVACUACIÓN Y ABANDONO EN UN BUQUE DE PASAJE \(unican.es\)](http://unican.es)

¹¹ Digo “en el momento” por usar un símil temporal, debido a que justo en el instante de su embarque lo que procede es su registro, del mismo modo que hacemos en un hotel. Este cursillo se realiza unas horas después, en una zona habilitada a tal efecto dentro de una estancia amplia del crucero o bien en las distintas zonas de reunión para el pasaje en caso de emergencia; como son cafeterías, comedores, teatros, grandes entronques, etc.

libro o unas instrucciones donde se explica minuciosa y detalladamente, cómo se ha de proceder en caso de siniestro, cuáles son las órdenes que debemos cumplir, cómo debemos comportarnos, donde se ha de acudir, ...

En la regla 13 del convenio SOLAS 74, para la preservación de la vida humana en el mar se daba mucha importancia a los Medios de Evacuación. Esta regla está dividida en varios puntos como son: finalidad, prescripciones generales y medios de evacuación desde los puestos de control, los espacios de alojamiento y los espacios de servicio; y tiene un subapartado para los buques de pasaje que comentaremos a continuación.

El punto 1 de la regla 13 está dedicado a la finalidad, es decir, aquella forma en la que una nave debe estar equipada para que los pasajeros, tripulantes -oficiales-, personas del servicio del barco, etcétera y que vayan a bordo; tengan una forma rápida y segura de llegar hasta la cubierta o zona de reunión, y embarcar dentro de los botes y balsas salvavidas.

Pues todo el equipamiento que porte la nave por normativa, ha de estar configurado para que haga una función específica para el desalojo, así promueve en los numerales 1,2 y 3, lo siguiente:

1. **Se proveerán vías de actuación seguras dentro del barco**, es decir, que habrá pasillos anchos y amplios, zonas grandes donde reunirse, escaleras amplias y sin una excesiva pendiente, para que se puedan subir rápidamente; así como con pasamanos para que la gente pueda apoyarse en ellos y subir rápidamente de un piso a otro, pudiendo acceder a las cubiertas donde se encuentren las embarcaciones de rescate.
2. **Las vías de evacuación se mantendrán en buen estado y libre de obstáculos**; en este caso no puede haber al igual que ocurre en los edificios, obstáculos que dificulten o impidan que el personal, el pasaje y todo aquel que se encuentre dentro del barco; tenga dificultades para poder acceder hasta las zonas de rescate.

Por ejemplo, en las puertas se evitará, que sean de difícil apertura o con manillas de apertura que dificulten la maniobra, y por ello se pondrán desbloques antipánico. En los pasillos, se evitará en la medida de lo posible que tengan elementos que pueda o que impidan o dificulten de manera sustancial el devenir y el desalojo rápido y seguro.

3. Este punto hace referencia a **cómo se han de proveer ayudas que garanticen la accesibilidad, una señalización clara de por donde se ha de evacuar a cualquier persona hasta las zonas habilitadas**, es decir, son señalizaciones fáciles de comprender o de entender. Y con una configuración adecuada para las situaciones de emergencia, es decir, que no sean o no sea nada enrevesado ni dificultoso el acceso de un lugar o cubierta a otra, para cualquier persona incluidas las personas con minusvalía.

El numeral dos de la regla 13, hace referencia a prescripciones generales siendo las más importantes la 2.1 y 2.2. Estas reglas, hacen referencia a que los puntos de evacuación han de ser al menos, dos como mínimo y bastante separados el uno del otro; como para que sea fácilmente el acceso a uno de ellos y que a la vez tengan el espacio suficientemente amplio como para que acojan a varios grupos, es decir, son o deben ser estancias suficientemente amplias y

fáciles de acceder, esto en cuanto al punto 2.1. En el 2.2 se hace referencia a los ascensores, este elemento según el convenio no es un elemento útil para la evacuación, ya que se impide que sean constitutivos como medio de evacuación; porque en cierto modo o en cierta manera en algunos casos pueden hacer efecto de chimenea. Y por este motivo se convierten en un elemento que impide la evacuación, y que podría provocar por su uso víctimas en el rescate, por este motivo están prohibidos.

5.- DIRECTIVA EUROPEA 2009/45/CE.

Esto también está recogido en la normativa europea, dentro del **ANEXO 1, capítulo 3** y referido a o titulado como: dispositivos y medios de salvamento; en la **DIRECTIVA 2009/45/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 6 de mayo de 2009 sobre las reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje**. Y en términos muy similares lo expresa en los siguientes artículos o anexos: **ARTICULO 8 Y ANEXOS 1, CAPITULO 3 Y ANEXO 3 DE LA DIRECTIVA (VER ANEXO 2)**

La directiva al ser una normativa mucho más moderna que el convenio SOLAS de 1974, divide y separa por tipos y categorías a los buques, siendo estas categorías las siguientes:

- **BUQUES EXISTENTES Y EN SERVICIO:**
- **BUQUES TIPO O CLASES; B**
- **BUQUES NUEVOS O EN PROCESO DE CONSTRUCCIÓN ANTES DE 2003 O POSTERIORMENTE:**
- **BUQUES DE PASAJE, TIPO O CLASES: A, B, C, Y D¹²**
- **NAVES DE PASAJE DE GRAN VELOCIDAD¹³**
- **BUQUES DE PASAJE DE TRASBORDO RODADO¹⁴**
- **CON UNA ESLORA IGUAL O SUPERIOR A 24 METROS**
- **CON UNA ESLORA IGUAL O SUPERIOR A 40 METROS**

¹² Ver definición en anexo de los diferentes tipos de buque. ANEXO 2

¹³ Las naves de pasaje de gran velocidad se dividen también en varias categorías, de conformidad con el Código DSC ("Código internacional de normas de seguridad aplicables a las naves de gran velocidad", adoptado por la OMI

¹⁴ Artículo 2. Definiciones.

A efectos de este real decreto, se entenderá por:

a) Buques de pasaje de transbordo rodado: un buque que transporta más de 12 pasajeros y que cuenta con espacios de carga de transporte rodado o bien espacios de categoría especial según la definición dada por la regla II-2/3 del Convenio SOLAS, en su versión modificada.

REAL DECRETO 1861/2004, DE 6 DE SEPTIEMBRE, SOBRE LAS PRESCRIPCIONES ESPECÍFICAS DE ESTABILIDAD APLICABLES A LOS BUQUES DE PASAJE DE TRANSBORDO RODADO.

Ministerio de Fomento «BOE» núm. 226, de 18 de septiembre de 2004

Referencia: BOE-A-2004-16316

TEXTO CONSOLIDADO Última modificación: 4 de febrero de 2006

TAMBIÉN HACE DISTINCIÓN EN EL CASO DE BUQUES DE PASAJE ENTRE AQUELLOS QUE PUEDEN LLEVAR 400 O MAS PASAJEROS, Y DESDE 800 EN ADELANTE. DE IGUAL FORMA HACE UNA DISTINCIÓN DE BUQUES QUE TRANSPORTEN MAS DE 36 PASAJEROS Y OTROS DE TRANSPORTE PASAJEROS, EN UN NUMERO INFERIOR O MAYOR.

Los medios de evacuación, prescritos por esta normativa europea como mínimo, a emplear y dotar a cualquier tipo de embarcación de las anteriores, será o se realizará mediante lo prescrito en su ANEXO 1, CAPITULO III, PUNTO 2, donde nombra el legislador la dotación mínima a tener en un buque, que se reproduce a continuación:

“Todos los buques llevarán al menos los dispositivos radioeléctricos de salvamento, respondedores de radar, dispositivos individuales de salvamento, embarcaciones y botes de rescate, bengalas para señales de socorro y aparatos lanzacabos especificados en la siguiente tabla y sus notas, en función de la clase del buque.

Todos estos dispositivos, incluidos, en su caso, los correspondientes dispositivos de puesta a flote deberán cumplir las reglas del Capítulo III del Anexo del Convenio SOLAS de 1974 en su versión revisada, a menos que expresamente se disponga lo contrario en los siguientes apartados.

Además, todos los buques llevarán trajes de inmersión y ayudas térmicas para uso de las personas a las que se deba dar cabida en los botes salvavidas y los botes de rescate en la medida de lo prescrito en las reglas del Capítulo III del Anexo del Convenio SOLAS de 1974, en su versión revisada.

Los buques que no lleven un bote salvavidas o un bote de rescate irán provistos para efectos de rescate de al menos un traje de inmersión. No obstante, si el buque realiza constantemente travesías en climas cálidos en los que, a juicio de la Administración, es innecesaria una protección térmica, no será necesario llevar esta indumentaria protectora”

Además de lo anterior todos los buques deben ir equipados con pasillos, escaleras, escalas, ... en número, anchura y longitud suficiente para que se pueda producir un rápido y seguro desalojo; de todos los compartimentos, estancias, cubiertas, etc. De igual modo se han de proveer botes rápidos, botes o balsas salvavidas¹⁵, en tal cantidad y número como para alojar a todos los presentes, y con una distancia y situación tal que permitan, su acceso de manera segura por el pasaje y tripulación.

Dos elementos importantes, a la vez que imprescindibles; porque constituyen equipo de salvamento individual, dentro de los buques de crucero, son los aros y los chalecos salvavidas. Estos elementos de seguridad y salvamento como son los aros, deben estar repartidos por las cubiertas de manera que, sean fácilmente accesibles y manejables en caso de que haya una caída accidental al mar, es decir, que haya un hombre que caiga al agua; le sea lanzado tan rápido como se ha detectado y con la mayor celeridad posible para que su vida no corra riesgo, o bien en un caso extremo sí esto, fuera necesario para salvar la vida de una persona en caso de siniestro siempre y cuando se encuentre cerca de la costa.

Los chalecos salvavidas como elemento de seguridad, debe haber un número tal igual al de pasajeros embarcados y presentes, que están en registrados en el crucero en el momento de

¹⁵ VER FOTOGRAFÍAS EN ANEXO 4. TANTO DE BOTES Y Balsa SALVAVIDAS

producirse el siniestro; junto con el total de tripulación, personal de a bordo o animación que haya en el buque. Es decir, debe haber tantos chalecos salvavidas como personas hay en el crucero. De este tipo de protección y salvamento para un siniestro debemos tener reservado un porcentaje o un número x de ellos para niños o personas obesas o de un gran volumen o voluminosas o incluso para embarazadas.

Estos últimos elementos o equipos personales e individuales de salvamento, rescate y seguridad; se encontrarán dispuestos en las habitaciones o bien en zonas de los pasillos o entronques comunes, dentro de armarios de fácil acceso para los responsables que tengan este rol asignado en caso de evacuación, de agrupar y repartirlos entre los pasajeros y el personal de a bordo, incluidos los oficiales y el capitán.

Así otro elemento, que también deben portar los distintos tipos de buques son: los trajes térmicos o trajes impermeables estancos, que en casos excepcionales de abandono del buque y encontrarse en latitudes; donde el agua se encuentre a una temperatura tal o en una zona oceánica; donde el agua se encuentra a una temperatura tan baja, que esta situación induzca a que perezca una persona en un corto periodo de tiempo.

Estos trajes deben permitir que se abandone el barco por parte de la tripulación, que no pudiera de alguna manera refugiarse dentro de las naves cerradas, balsa salvavidas, botes descubiertos o cualquier otro tipo de elementos de rescate y que por cualquier motivo, independientemente del que sea, se encontrase a la intemperie, mientras se produce el desalojo y abandono de la nave, así como durante el tiempo imprescindible y necesario, tras ser arriadas y mientras se produzca la huida de las naves de salvamento y rescate; del lugar donde se ha producido el incidente; han de ayudar a que se preserve la vida de estas personas.

Con todos los métodos de rescate y supervivencia, descritos en los párrafos anteriores, además el buque ya hemos dicho, debe contar con balsas o botes salvavidas, que una vez llenos y siempre habiendo comprobado todas las circunstancias marcadas y prescritas por las normas, manuales o protocolos establecidos –sí es que los hubiere estos dos últimos-, que permitan hacerlo de manera y en condiciones óptimas, para la operación compleja que se va a realizar, así debe ser viable el que se pueda realizar de manera segura y una vez llenos y a posteriori su botadura, esto en caso de los botes. Y en caso de las balsas, se realizaría una vez que éstas estén hinchadas y desplegadas fuera del buque, y en una zona segura para ello; en condiciones tales de seguridad, que hagan posible su alejamiento del buque en ambos casos; para que en caso de hundimiento del buque siniestrado, no afecte a su estabilidad.

Siempre nos indica la norma, que el número mínimo presente de medios para evacuar a la tripulación y el pasaje, si es que este último lo hay, sea de 2. Aunque excepcionalmente permite que haya un solo medio de evacuación. Si es justificado suficientemente este hecho y aprobado por el Estado miembro, de dónde se esté construyendo o de donde sea o se produzca el abanderamiento o esté abanderado dicho buque.

La directiva de la Unión Europea en su división de los tipos de buques, así como los tipos de siniestros y las zonas donde se pueden producir; siempre pide que sean fácilmente accesibles y evacuable. Las prescripciones que hacen casi todos los apartados donde regula la manera o la forma en la cual debe estar construido el buque y debe estar presentes todos los medios de evacuación son siempre los mismos. Estos medios a los que se refiere la normativa son variados y de diversa índole respecto a su función.

Un sistema de alarma y seguridad para emergencias está compuesto generalmente por diversos aparatos según su función, como pueden ser: Extintores, Bombas, Colector, Bocas Y Mangueras Contra Incendios, Dispositivos Fijos De Extinción Y Alarma Contra Incendios, Sistemas Automáticos De Detección Y De Alarma .

También Equipo Contra Incendios para que lo use el personal a cargo de la extinción, Equipo De Bomberos, Planos De Lucha Contra Incendios, Instrucciones, Formación A Bordo Y Ejercicios Contra Incendios.

Sistemas fijos como: Detectores De Humo, Detectores De Fuego, Detectores De Inundación, Escaleras, Escalas, Pasillos, Entronques, Zonas De Reunión , Botes Salvavidas, Botes De Rescate, Bengalas De Socorro, Aparatos Lanzacabos, Puertas Estancas, Mamparos Estancos, Bombas De Achique, ...

Sistemas de comunicación: Respondedores De Radar, O Aparatos Radio Telefónicos Bidireccionales De Ondas Métricas, también un Sistema De Megafonía,

ALUMBRADO DIVERSO: Red De Alumbrado De Emergencia, Sistema eléctrico De Emergencia, Baterías Del Sistema eléctrico De Emergencia, Alumbrado De Emergencia, Principal Y Suplementario, ... ¹⁶

Entre otros muchos, aunque normalmente la normativa hace referencia al fuego, también lo hace a la inundación, en caso de rotura del casco u otros supuestos que no están contemplados como tales, que -como hemos dicho en unas líneas más arriba- pueden ser una varada o colisión, hombre al agua, rotura del casco o estructura y parada del motor.

6.- REGLAMENTO (UE) N.º 1177/2010 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

EL REGLAMENTO (UE) N.º 1177/2010 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 24 de noviembre -de 2010-, sobre los derechos de los pasajeros que viajan por mar y por vías navegables y por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 2006/2004, que también afecta a la navegación marítima y a los buques de pasaje es un reglamento específico para los derechos de los pasajeros que viajan por mar y por vías navegables, es decir los que hacen cruceros y aquellos que hacen cruceros pero por interior, es decir, por ríos o por cualquier otra vía navegable como puede ser un o un transporte mediante canales, transbordadores, etcétera, etcétera.

En las primeras cuestiones previas, están descritas una serie de pautas, normas, recomendaciones o incluso imposiciones para los legisladores estatales, para las empresas encargadas del transporte de pasajeros -principalmente navieras, pero también empresas que se dediquen al transporte de personas vía marítima- o inclusive para los gestores de infraestructuras.

Para todos ellos, este reglamento propugna una serie de “normas”, los numerales 1,2,3, ... y siguientes, con los cuales el legislador europeo, y una vez esté traspuesta esta norma (Reglamento 1177/2010 del Parlamento y del Consejo de 24 de noviembre), a las respectivas

¹⁶ En el ANEXO del artículo pueden verse fotografías de algunos de estos sistemas de evacuación y seguridad

legislaciones nacionales de los estados miembros, y por ende el legislador nacional -el poder legislativo de cada estado miembro, estará encargado de proteger los derechos bajo el mandato del europeo-, con ello lo que se quiere es proteger los derechos de los pasajeros; ya no solo de pasajeros digamos normales, cualquier persona sin minusvalía; sino también los derechos de los pasajeros con discapacidad o movilidad reducida, bien sea sobrevenida por naturaleza traumática o por edad o por enfermedad o por nacimiento. Esta protección la establece con textos como los siguientes:

- (1) “ La Unión debe orientar su intervención en el sector del transporte por mar y por vías navegables a garantizar, entre otros objetivos, un alto nivel de protección de los pasajeros comparable al de otros modos de transporte. Además, han de tenerse plenamente en cuenta las exigencias de la protección de los consumidores en general.**
- (2) Habida cuenta de que los pasajeros que viajan por mar y por vías navegables son la parte más débil en el contrato de transporte, es necesario proporcionar a todos esos pasajeros un nivel mínimo de protección. Nada debe impedir que los transportistas ofrezcan a los pasajeros condiciones contractuales más favorables que las establecidas en el presente Reglamento. ...**
- (3) La protección de los pasajeros debe cubrir no solo los servicios de pasaje entre puertos situados en el territorio de los Estados miembros, sino también entre esos puertos y los situados fuera de su territorio, teniendo en cuenta el riesgo de distorsión de la competencia en el mercado del transporte de pasajeros. ...**
- (4) El mercado interior de servicios de pasaje por mar y por vías navegables debe beneficiar al conjunto de los ciudadanos. Por consiguiente, las personas con discapacidad y las personas con movilidad reducida por motivo de incapacidad funcional, de edad o de cualquier otro factor deben tener oportunidades comparables a las de otros ciudadanos para utilizar los servicios de pasaje y los cruceros. Las personas con discapacidad y las personas con movilidad reducida tienen los mismos derechos que todos los demás ciudadanos por lo que respecta a la libertad de circulación, la libertad de elección y la no discriminación.**
- (5) Los Estados miembros deben promover el uso del transporte público y de los billetes integrados a fin de optimizar la utilización e interoperabilidad de los distintos modos y operadores de transporte.**
- (6) De conformidad con el artículo 9 de la Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, y a fin de asegurar que las personas con discapacidad y las personas con movilidad reducida disfruten de unas oportunidades de viajar por mar y por vías navegables comparables a las de los demás ciudadanos, es preciso establecer normas que impidan su discriminación y les garanticen asistencia durante esos viajes. Por tanto, se debe aceptar el transporte de esas personas, pudiendo solo denegárselo cuando existan motivos justificados por razones de seguridad y establecidos por las autoridades competentes. [...]”**

Como podemos comprobar por los numerales 1 a 6 de las cuestiones previas, del reglamento europeo; una de las cosas que más importancia tiene es la protección del usuario, que es la parte débil del contrato, al tener que acceder a realizar un contrato de adhesión y consumo, preestablecido con unas pautas y cláusulas, ya preestablecidas por las navieras; que únicamente benefician a esta parte contratante, en cierta manera a esta última, en caso de multitud de situaciones en las cuales no pueda cumplir con lo pactado.

Así ambos legisladores deben proteger de estos posibles abusos que cometen las compañías a sabiendas de su irregularidad, a los consumidores –en este caso, a los pasajeros de los buques de pasaje, y especialmente proteger a los que presentan algún tipo de limitación en su estado físico o psíquico o sensorial-

Desde el numeral 6 y hasta el 9 de las cuestiones previas, el legislador europeo ya realiza una disertación, y propugna un mandato muy específico, tanto para los estados miembros, a la hora de planificar nuevas infraestructuras o reformar las ya existentes, como para los gestores de estas mismas infraestructuras, así como para las navieras; de que deben proporcionar asistencia e itinerarios accesibles en todo momento, desde la llegada del pasajero a la zona de embarque o desde el punto de encuentro designado a tal efecto. Al mismo tiempo también pide qué durante dicho trayecto o bien una vez se encuentre en el buque esté siempre “acompañado”, -atendido- en todo momento por personal especializado en el manejo de estas personas.

Por esto es importante proteger el derecho de las personas con limitaciones o minusvalías, o bien personas con movilidad reducida, en este aspecto, debido a las posibles dificultades que pueden llegar a tener este colectivo para desplazarse y encontrar la o las zonas de embarque, reunión, etc. Eso sí, esta imposición es bastante obvia y es que dicho servicio, al tiempo de ser un servicio especial para un tipo de personas especiales, ha de ser totalmente gratuito. Sin coste alguno para el usuario, coste que deberá ser asumido por la naviera.

“(6) [...] Dichas personas deben disponer de asistencia en los puertos y a bordo de los buques de pasaje. Los objetivos de inclusión social exigen que esa asistencia sea gratuita. Los transportistas deben determinar las condiciones de acceso, preferentemente mediante el sistema de normalización europeo.

(7) A la hora de decidir el diseño de los nuevos puertos y terminales o cuando se efectúen reformas importantes, los organismos responsables de esas instalaciones deben tener en cuenta las necesidades de las personas con discapacidad y de las personas con movilidad reducida, en particular en lo relativo a la accesibilidad, prestando especial atención a las obligaciones derivadas del «diseño para todos». Los transportistas deben tener en cuenta esas necesidades a la hora de diseñar nuevos buques de pasaje y de reformar los existentes de conformidad con la Directiva 2006/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, por la que se establecen las prescripciones técnicas de las embarcaciones de la navegación interior⁵, y con la Directiva 2009/45/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de mayo de 2009 sobre las reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje.

(8) La asistencia dispensada en los puertos situados en el territorio de un Estado miembro debe permitir, entre otras cosas, el desplazamiento de las personas con

discapacidad y de las personas con movilidad reducida desde un punto designado de llegada a un puerto hasta el buque de pasaje, y desde el buque de pasaje hasta un punto designado de salida de un puerto, incluido el embarque y el desembarque.

(9) Al organizar la prestación de asistencia a las personas con discapacidad y a las personas con movilidad reducida, y la formación del personal asistente, los transportistas deben cooperar con las organizaciones representativas de las personas con discapacidad o con movilidad reducida. En esta labor han de tener en cuenta asimismo las disposiciones pertinentes del Convenio Internacional y del Código sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, así como la Recomendación de la Organización Marítima Internacional (OMI) sobre el proyecto y las operaciones de los buques de pasaje para atender a las personas de edad avanzada o con discapacidad. “

Desde el numeral 10 en adelante hasta el numeral 23, que es el último de las cuestiones previas, el legislador europeo, simplemente refiere dichos numerales a cuestiones mucho más técnicas y como de referencia a otras de menor importancia. Como son el embarque en igualdad de condiciones, la información que se ha de proporcionar en caso de anulación, retraso, cancelación, etc. ... o los procedimientos adecuados para reclamar ...

“(10) Las disposiciones relativas al embarque de personas con discapacidad o con movilidad reducida se entienden sin perjuicio de las normas generales aplicables al embarque de pasajeros establecidas en virtud de la normativa internacional, de la Unión o nacional en vigor.

(11) Los actos jurídicos de la Unión en materia de derechos de los pasajeros deben tener en cuenta las necesidades de estos, en particular de las personas con discapacidad o con movilidad reducida, para el uso de diferentes modos de transporte y para el transbordo fluido entre diferentes modos, con arreglo a la normativa de seguridad aplicable a la navegación de buques.

(12) Los pasajeros deben ser informados adecuadamente en caso de cancelación o retraso de algún servicio de pasaje o de un crucero. Esa información debe permitir a los pasajeros tomar las medidas oportunas y, en caso necesario, obtener información sobre las conexiones alternativas.

(21) Los pasajeros deben ser plenamente informados, en un formato accesible para todos, de los derechos que les confiere el presente Reglamento, a fin de poder ejercerlos efectivamente. Los derechos de los pasajeros deben incluir la recepción de información sobre el servicio de pasaje o crucero antes del viaje y durante su transcurso. Toda la información esencial que se facilite a los pasajeros debe presentarse también en formatos accesibles para las personas con discapacidad o con movilidad reducida, y dichos formatos accesibles deben permitir a los pasajeros acceder a la misma información utilizando texto, braille, y formatos de audio, vídeo o electrónicos.

(22) Los pasajeros deben poder ejercitar sus derechos mediante procedimientos de reclamación adecuados y accesibles habilitados por los transportistas y los operadores de terminal en sus respectivos ámbitos de competencia, o, en su caso, mediante la presentación de reclamaciones al organismo u organismos designados a tal fin por el Estado miembro de que se trate. Los transportistas y los operadores de terminal deben responder dentro de un plazo previamente definido a las reclamaciones de los pasajeros, teniendo presente que la pasividad ante una reclamación podría esgrimirse contra ellos.

(23) Teniendo en cuenta los procedimientos establecidos por los Estados miembros para la presentación de reclamaciones, una reclamación relativa a la asistencia en un puerto o a bordo de un buque debe presentarse preferentemente ante el organismo o los organismos designados para la aplicación del presente Reglamento en el Estado miembro en el que esté situado el puerto de embarque y, para los transportes de pasajeros de un tercer país, en el Estado miembro en el que esté situado el puerto de desembarque.”

Desde aquí el reglamento 1744/2010 del parlamento y del consejo, de 24 de noviembre, empieza el articulado y en el mismo el reglamento, nos da resultado de como se ha de proceder y como se han de realizar ciertos tramites, ciertos aspectos. A la vez que define en uno de ellos todo lo relacionado con todos los elementos y contenidos o infraestructuras, que trata.

CAPÍTULO I. Disposiciones generales

Artículo 1. Objeto

El presente Reglamento establece normas aplicables al transporte por mar y por vías navegables en lo que respecta a:

- a) la no discriminación entre pasajeros en cuanto a las condiciones de transporte ofrecidas por los transportistas;**
- b) la no discriminación de las personas con discapacidad y las personas con movilidad reducida y la prestación de asistencia a esas personas;**
- c) los derechos de los pasajeros en caso de cancelación o retraso;**
- d) la información mínima que debe facilitarse a los pasajeros;**
- e) la tramitación de reclamaciones;**
- f) normas generales en materia de ejecución.**

Artículo 2. Ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento se aplicará a los pasajeros que utilicen:

- a) servicios de pasaje cuyo puerto de embarque esté situado en el territorio de un Estado miembro;**

b) servicios de pasaje cuyo puerto de embarque esté situado fuera del territorio de un Estado miembro y cuyo puerto de desembarque esté situado en el territorio de un Estado miembro, siempre que el operador del servicio sea un transportista de la Unión con arreglo a lo definido en el artículo 3, letra e);

c) un crucero cuyo puerto de embarque esté situado en el territorio de un Estado miembro. No obstante, no se aplicarán a estos pasajeros el artículo 16, apartado 2, los artículos 18 y 19 y el artículo 20, apartados 1 y 4.

Artículo 3. Definiciones

A los efectos del presente Reglamento se entenderá por:

a) «persona con discapacidad» o «persona con movilidad reducida»: cualquier persona cuya movilidad para utilizar el transporte se halla reducida por motivos de discapacidad física (sensorial o locomotriz, permanente o temporal), discapacidad o deficiencia intelectual o cualquier otra causa de discapacidad, o por la edad, y cuya situación requiere una atención adecuada y la adaptación a sus necesidades particulares del servicio puesto a disposición de los demás pasajeros;

b) «territorio de un Estado miembro»: territorio al que se aplica el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea tal como se indica en su artículo 355, en las condiciones que en él se fijan;

c) «condiciones de acceso»: normas, orientaciones e información pertinentes relativas a la accesibilidad de las terminales portuarias y de los buques, incluidas sus instalaciones para las personas con discapacidad o con movilidad reducida;

d) «transportista»: persona física o jurídica (distinta de un operador turístico, una agencia de viajes o un proveedor de billetes) que ofrece transporte al público en general mediante servicios de pasaje o cruceros;

e) «transportista de la Unión»: todo transportista establecido en el territorio de un Estado miembro o que ofrece transporte mediante servicios de pasaje con destino al territorio de un Estado miembro o a partir del mismo;

f) «servicio de pasaje»: servicio comercial de transporte de pasajeros por mar o por vías navegables realizado conforme a un horario hecho público;

g) «servicios integrados»: servicios de transporte interconectados dentro de un área geográfica determinada que cuentan con un único servicio de información, de expedición de billetes y un solo horario;

h) «transportista ejecutor»: persona distinta del transportista y que efectúa de hecho, total o parcialmente, el transporte;

- i) «vías navegables»: masa, o sistema de masas interconectadas, de aguas interiores navegables, de carácter natural o artificial, que se utilizan para transporte, como lagos, ríos o canales o cualquier combinación de estos;
- j) «puerto»: lugar o zona geográfica que se ha habilitado y dotado de instalaciones para permitir la recepción de buques en los que los pasajeros pueden embarcar, o de los que pueden desembarcar, de forma regular;
- k) «terminal portuaria»: terminal, dotada como personal de un transportista o un operador de terminal, de un puerto que cuenta con instalaciones, como mostradores de facturación, taquillas de venta de billetes o salas de espera, y con personal para el embarque y el desembarque de pasajeros que viajan en servicios de pasaje o en un crucero;
- l) «buque»: nave utilizada para la navegación por mar o por vías navegables;
- m) «contrato de transporte»: contrato de transporte entre un transportista y un pasajero para la prestación de uno o varios servicios de pasaje o cruceros;
- n) «billete»: documento válido u otra prueba de un contrato de transporte;
- o) «proveedor de billetes»: cualquier detallista que celebre contratos de transporte por cuenta de un transportista;
- p) «agencia de viajes»: cualquier detallista que actúe en nombre de un pasajero o de un operador turístico para celebrar contratos de transporte;
- q) «operador turístico»: organizador o detallista, distinto de los transportistas, conforme a las definiciones del artículo 2, apartados 2 y 3, de la Directiva 90/314/CEE;
- r) «reserva»: reserva de una salida específica de un servicio de pasaje o de un crucero;
- s) «operador de terminal»: organismo público o privado ubicado en el territorio de un Estado miembro que sea responsable de la administración y la gestión de una terminal portuaria;
- t) «crucero»: servicio de transporte por mar o por vías navegables realizado exclusivamente con fines de placer o recreativos, completado con alojamiento y otros servicios, con estancia a bordo superior a dos noches;
- u) «suceso relacionado con la navegación»: naufragio, zozobra, abordaje o varada del buque, explosión o incendio en él, o deficiencia del mismo.

El capítulo primero del reglamento, está destinado en los artículos 1, 2 y 3, exclusivamente, a definir a quien, en donde, cuando y como se debe aplicar el reglamento. También realiza una definición de los elementos que nos encontramos en este reglamento, pero que empleamos de manera habitual, mientras realizamos la contratación o diseñamos nuestro itinerario de viaje.

El capítulo 2, está dedicado a los derechos que asisten a las personas con limitaciones, que no deben ser ni menos ni distintos de aquellos que tiene y asisten a una persona normal, salvo por la imposibilidad de no discriminación de este colectivo.

CAPÍTULO II. Derechos de las personas con discapacidad y de las personas con movilidad reducida

Artículo 7. Derecho al transporte

1. Los transportistas, agencias de viaje y operadores turísticos no podrán negarse a aceptar una reserva, a expedir o facilitar de otro modo un billete ni a embarcar a personas alegando como motivo la discapacidad o la movilidad reducida del pasajero como tales.

2. Las reservas y los billetes se ofrecerán a las personas con discapacidad y a las personas con movilidad reducida sin costes adicionales en las mismas condiciones que al resto de los pasajeros.

Artículo 8. Excepciones y condiciones especiales

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 7, apartado 1, los transportistas, agencias de viajes y operadores turísticos podrán negarse a aceptar una reserva de una persona con discapacidad o con movilidad reducida, a expedirle o facilitarle de otro modo un billete, o denegarle el embarque:

a) a fin de dar cumplimiento a los requisitos de seguridad establecidos por el Derecho internacional, de la Unión o nacional, o para dar cumplimiento a los requisitos de seguridad establecidos por las autoridades competentes;

b) si el diseño del buque de pasaje o las infraestructuras y equipos portuarios, incluidas las terminales portuarias, imposibilitan que se lleve a cabo de forma segura u operativamente viable el embarque, el desembarque o el transporte de la persona en cuestión.

2. En caso de denegarse la aceptación de una reserva o la expedición o cualquier otra facilitación de un billete por los motivos mencionados en el apartado 1, los transportistas, agencias de viajes y operadores turísticos deberán adoptar todas las medidas a su alcance para proponer a la persona de que se trate un transporte alternativo aceptable en un servicio de pasaje o en un crucero operado por el transportista

3. Cuando a una persona con discapacidad o con movilidad reducida, que tenga una reserva o posea un billete y haya cumplido los requisitos contemplados en el artículo 11, apartado 2, se le deniegue, no obstante, el embarque sobre la base de lo dispuesto en el presente Reglamento, se dará a dicha persona y a toda persona que la acompañe según se menciona en el apartado 4 del presente artículo la posibilidad de elegir entre el derecho al reembolso y el transporte

alternativo contemplados en el anexo I. El derecho a optar por un viaje de vuelta o un transporte alternativo estará condicionado a que se cumplan todos los requisitos en materia de seguridad.

Este segundo capítulo del reglamento 1744/2010, impide con un mandato claro que se pueda discriminar a una persona discapacitada o con PMR, impidiendo con ello que se realice un acto discriminatorio al prohibir o negarse, a aceptar una reserva, a expedir o facilitar de algún modo o forma un billete, ni a embarcar a personas o grupos de personas. Como motivo por el simple hecho de estar alegando o aduciendo, como motivo la discapacidad o la movilidad reducida, de estos individuos.

Esto es un claro ejemplo de cómo la U.E., en su carta magna o fundacional, propugna la no discriminación de cualquier colectivo, y al mismo tiempo impulsa la igualdad de oportunidades para todos los ciudadanos que residen dentro del espacio común europeo.

Pero también decir que admite ciertas excepciones “tasadas”, para denegar la venta de un billete, el embarque o desembarco, o la reserva del pasaje; siendo estas tales como si las condiciones que hiciesen inviable el que se pudiera realizar el trayecto o viaje, fuesen relacionadas con la seguridad del pasajero o grupo de pasajeros tanto en la entrada como salida del buque, debido a que las infraestructuras donde se realicen los amarres, y las zonas de embarque y desembarco tanto en el inicio, como en zonas de escala o en el final del trayecto.

Y por tanto, que estas zonas portuarias o infraestructuras portuarias no cuenten con las suficientes medidas, personal, zonas adaptadas o adecuadas a tal fin, para que se pueda realizar con la suficiente y total certeza; de que se realizará en condiciones seguras tanto para la persona que presenta limitaciones, como los asistentes en la maniobra.

También puede ser motivo de denegación o prohibición de la venta, expedición, reserva, ... cuando tenga relación directa con la seguridad a bordo de este, por la concepción de su diseño, puede tener trabas o desniveles con fuertes pendientes o cualquier dificultad que impidiese un deambular por las cubiertas y estancias de manera perfecta sin obstáculos. Y poniendo en riesgo a ellos mismos, sus acompañantes, asistentes u otros terceros que viajaran con ellos o inclusive a la tripulación y personal encargado de su acompañamiento.

También puede ser denegado el billete, el embarque, la reserva, si la empresa que realizase la gestión o transporte prevé que el viaje puede presentar dificultades de realizarse por motivos ajenos a ella, es decir, por motivos medioambientales, motivos excepcionales o de conflictos existentes ya o con posibilidad de iniciarse, en el transcurso del viaje o a la finalización; que diesen lugar o motivo o bien presentando en ese momento una situación de peligro cierto y real, que pudieran dar lugar a materializarse en una situación de inseguridad en algún punto del trayecto para este tipo de personas y que hiciesen peligrar su vida o provocar un accidente grave que lo pusiese en riesgo

4. Si resultase estrictamente necesario y en virtud de las condiciones establecidas en el apartado 1, los transportistas, agencias de viajes y operadores turísticos podrán exigir que una persona con discapacidad o con movilidad reducida vaya acompañada por otra persona capaz de facilitarle la asistencia requerida. Por lo

que se refiere a los servicios de pasaje, el transporte de esta persona acompañante será gratuito.

5. Cuando los transportistas, agencias de viajes y operadores turísticos se acojan a lo dispuesto en los apartados 1 a 4, deberán informar inmediatamente de los motivos específicos de su actuación a la persona con discapacidad o con movilidad reducida. Previa solicitud, dichos motivos se notificarán por escrito a la persona con discapacidad o con movilidad reducida a más tardar cinco días hábiles después de la solicitud. En caso de denegación, de conformidad con lo dispuesto en el apartado 1, letra a), se hará referencia a los requisitos aplicables en materia de seguridad.

Si en algún posible caso se diera un supuesto que hiciese viable esto, es decir, que sucediese un hecho o acontecimiento tal que diese o diera lugar a que imposibilitase, impidiera y se denegase el embarque, la reserva, la compra del billete, etc., la empresa o empresas gestoras o transportista; deberá informar de manera razonada y motivada de dicha denegación o prohibición, y si se produjese en un momento tal que ya se hubiese realizado un desplazamiento, se estuviera en el mismo momento de embarque, dentro del buque habiendo realizado parte viaje o cualquier situación análoga, que impida la correcta celebración, terminación, ... del viaje. El encargado de este, la empresa, deberá ofrecer aparte de las explicaciones e información, un método alternativo de viaje si lo hubiese, una estancia donde poder pasar el tiempo que medie hasta el traslado al transporte alternativo o bien el reembolso del importe. Esto último, si acepta el interesado, sino se deberá buscar una de las anteriores propuestas o soluciones, amén de una gran multitud de otras propuestas o soluciones que se pudieran realizar o sugerir al individuo o grupo. Aunque esto mismo lo ha previsto el legislador específicamente en el CAPÍTULO 3, ARTÍCULOS 16-17.

Los próximos tres artículos, 9, 10 y 11 son artículos dedicados a la asistencia de las personas con limitaciones. Aunque el numeral del artículo anterior ya tiene una referencia a bla asistencia, debido a que se puede obligar am una persona minusválida, por motivos excepcionales que vayan acompañado por un asistente que ke ayude y proporcione a ayuda que no le puede prestar el operador del servicio. Como por ejemplo un puerto donde no operen servicios de ayuda, ni del operador ni de terceros, puertos no accesibles, falta de personal por algún motivo, ...

Artículo 9. Accesibilidad e información

1. En colaboración con las organizaciones que representan a las personas con discapacidad o a las personas con movilidad reducida, los transportistas y los operadores de terminal establecerán o mantendrán, cuando proceda a través de sus organizaciones, unas condiciones de acceso no discriminatorias aplicables al transporte de dichas personas y de sus acompañantes. Las condiciones de acceso se comunicarán, si así se solicita, a los organismos nacionales de ejecución.

2. Los transportistas y los operadores de terminal pondrán a disposición del público, materialmente o en Internet, en formatos accesibles si así se solicita, las condiciones de acceso indicadas en el apartado 1 en las mismas lenguas en las que se ponga generalmente la información a disposición de todos los pasajeros.

Se prestará especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad y de las personas con movilidad reducida.

3. Los operadores turísticos pondrán a disposición del público las condiciones de acceso indicadas en el apartado 1 que apliquen a los trayectos incluidos en los viajes combinados, las vacaciones y los circuitos combinados que organicen, vendan o pongan a la venta.

4. Los transportistas, agencias de viajes y operadores turísticos se asegurarán de que toda la información pertinente sobre las condiciones del transporte, el viaje y las condiciones de acceso, incluidos los servicios de reserva e información en línea, se halle disponible en formatos apropiados y accesibles para las personas con discapacidad y para las personas con movilidad reducida. Aquellas personas que precisen asistencia deberán recibir confirmación por cualquier medio disponible, incluyendo los electrónicos o el servicio de mensajes cortos (SMS).

Artículo 10. Derecho de asistencia en los puertos y a bordo de los buques.

Sin perjuicio de las condiciones de acceso establecidas en el artículo 9, apartado 1, los transportistas y los operadores de terminal, dentro de sus ámbitos de competencia respectivos, prestarán asistencia gratuita a las personas con discapacidad y a las personas con movilidad reducida, según se especifica en los anexos II y III, en los puertos, incluido el embarque y desembarque, y a bordo de los buques. La asistencia se adaptará, en la medida de lo posible, a las necesidades individuales de la persona con discapacidad o con movilidad reducida.

Artículo 11. Condiciones en las que se prestará asistencia

1. Los transportistas y los operadores de terminal, en sus ámbitos de competencia respectivos, prestarán asistencia a las personas con discapacidad y a las personas con movilidad reducida, tal como se establece en el artículo 10, siempre que:

a) se notifique al transportista o al operador de terminal, por cualquier medio disponible, incluidos los electrónicos o el SMS, la necesidad de asistencia a dichas personas, a más tardar 48 horas antes de que se requiera esa asistencia, a no ser que se haya acordado un plazo más breve entre el pasajero y el transportista o el operador de terminal, y

b) la persona con discapacidad o la persona con movilidad reducida se presente en el puerto o en el punto designado a que se refiere el artículo 12, apartado 3:

i) a la hora determinada por escrito por el transportista, no más de 60 minutos antes de la hora de embarque anunciada, o

ii) si no se ha determinado hora de embarque alguna, como mínimo 60 minutos antes de la hora de salida anunciada, a no ser que se haya acordado

un plazo más breve entre el pasajero y el transportista o el operador de terminal.

2. Además de lo dispuesto en el apartado 1, las personas con discapacidad o las personas con movilidad reducida deberán notificar al transportista, en el momento de efectuar la reserva o antes de la compra del billete, sus necesidades específicas de alojamiento, asiento o los servicios requeridos o sus necesidades de llevar un equipo médico, siempre que dichas necesidades se conozcan en tal momento.

3. Las notificaciones hechas con arreglo al apartado 1, letra a), y al apartado 2 podrán remitirse siempre a la agencia de viajes o al operador turístico al que se haya comprado el billete. Cuando el billete permita realizar varios viajes, bastará con una sola notificación, siempre que se facilite información adecuada acerca de los horarios de los sucesivos viajes. El pasajero recibirá una confirmación en la que se declarará que se han notificado debidamente las necesidades de asistencia de acuerdo con el apartado 1, letra a), y el apartado 2.

4. Cuando no se efectúe notificación alguna con arreglo al apartado 1, letra a), y al apartado 2, los transportistas y los operadores de terminal deberán adoptar, no obstante, cuantas medidas estén a su alcance para asegurar que se presta la asistencia que permita a la persona con discapacidad o con movilidad reducida embarcar, desembarcar y viajar en el buque.

5. Cuando una persona con discapacidad o una persona con movilidad reducida vaya acompañada por un perro de asistencia reconocido, este será alojado junto con dicha persona, siempre que el transportista, agencia de viajes u operador turístico haya sido notificado al respecto de conformidad con las disposiciones nacionales aplicables al transporte de perros de asistencia reconocidos a bordo de los buques de pasaje, si existen tales disposiciones.

La asistencia que han de proporcionar a los pasajeros con limitaciones debe ser comunicada con anterioridad al embarque, haciendo constar el tipo de necesidad que presenta la persona, para protocolizar la asistencia adaptándola a las necesidades del individuo, para recibir un trato lo más correcto, agradable, humanizado y beneficioso que se pueda esperar y aportar.

- **¿Por qué se pide esta comunicación con suficiente tiempo y anterioridad a realizar el embarque?**

Pues la respuesta es fácil y sencilla, al tiempo que es una petición justificada; porque la empresa lo que quiere es atender en las mejores condiciones posibles, a las personas con minusvalías o discapacidades o con movilidad permanente reducida. Con ello lo que intenta o pretende el legislador y la empresa con esta petición, es que las instalaciones estén adecuadas a sus necesidades y que todo el entorno por donde debemos transitar¹⁷ este preparado y

¹⁷ En este aspecto, el término transitar o por dónde debemos transitar, hace referencia o hago referencia, a todo el trayecto desde que llegamos a las instalaciones hasta que enmarcamos en el buque, es decir, desde nuestra llegada a las inmediaciones del parking o zona destinada a parking; donde estacionaremos nuestro vehículo, durante el periodo de nuestra estancia o únicamente el tiempo estrictamente necesario para realizar la operación de embarque, porque sea un tercero quien nos facilite el transporte hasta la

dispuesto para nuestra necesidad, así como también que se instruya al personal que debe atenderle, tanto en el puesto de embarque como en las zonas próximas a él, como dentro del del buque y durante su estancia; para que estén preparados para solventar cualquier situación o necesidad que se pueda presentar con esta persona.

“Artículo 14. Formación e instrucciones

No obstante lo dispuesto en el Convenio Internacional y en el Código sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar y en los reglamentos adoptados en virtud del Convenio revisado relativo a la navegación del Rin y el Convenio relativo al régimen de navegación en el Danubio, los transportistas y, si procede, los operadores de terminales establecerán procedimientos de formación en materia de discapacidad, incluidas instrucciones, y garantizarán que:

a) su personal, incluido el empleado por cualquier otra parte ejecutante, que preste asistencia directa a las personas con discapacidad o con movilidad reducida haya recibido la formación o las instrucciones adecuadas descritas en el anexo IV, partes A y B;

b) su personal que sea por lo demás responsable de la reserva y venta de los billetes o del embarque y desembarque, incluido el personal empleado por cualquier otra parte ejecutante, haya recibido la formación o las instrucciones adecuadas descritas en el anexo IV, parte A, y

c) las categorías de personal a que se refieren las letras a) y b) mantengan sus competencias, por ejemplo, mediante instrucciones o cursillos de actualización cuando proceda.”

Este artículo como se puede ver, es muy descriptivo y explícito, incluso podemos decir, sin llegar a afirmar ciertamente, que el artículo puede ser un calco o una copia de algún o algunos artículos de los convenios que se nombran en él, como son el **Convenio Internacional, el Código Sobre Las Normas De Formación, Titulación Y Guardia Para La Gente Del Mar y los Reglamentos Adaptados a Dichos Convenios**. Igualmente se nombran convenios como el **Convenio Del Rin y el Convenio Relativo al Régimen de Navegación en el Danubio para Transportistas y los Operadores de Terminales**; dichos convenios tratarán sobre cómo el personal encargado del manejo, traslado y ayuda de las personas con limitaciones -y aquí incluyo tanto a personas con minusvalía como personas con PMR-, estos convenios internacionales nos dicen en sus artículos según se lee y se puede deducir aquí, en los puntos A, B y C; que las

terminal. Y desde ese momento que llegamos a la zona de parking destinada a minusválidos, nosotros debemos poder tener asistencia del personal destinado a nuestra ayuda.

Ayuda que nos acompañará ya en todo momento, incluida hasta la zona por donde tengamos que transitar para realizar el embarque y el check-in. Itinerario o recorrido, que hasta la misma puerta del buque ha de estar perfectamente adecuado y adaptado a nuestras necesidades; porque en caso contrario si no está adaptado y eliminadas las dificultades, es decir, sin barreras arquitectónicas, puede que tengamos problemas de accesibilidad, pero si se ha hecho bien el trabajo y planificado de manera correcta el recorrido y eliminadas las barreras darán lugar a que nuestro deambular sea lo más placentero y práctico posible, al tiempo que evitará inconvenientes, retrasos y esfuerzos inútiles.

personas que deben ayudar a las personas con limitaciones, se les obliga a las empresas que les den bien ellos, bien terceros ajenos; cursos, cursillos o charlas formativas y prácticas.

Con la suficiente formación e instrucciones por parte tanto de las navieras, como de las compañías contratadas por ellas, para prestar este servicio, y para las que trabajan. En el supuesto de que sea una contrata de la naviera, si esta no puede o desea por su política comercial o de empresa, prestar con su propio personal este servicio, es decir, que lo ejecute una compañía tercera.

También podría ocurrir que este servicio sea proporcionado por el propio estado, es decir, que sea un servicio gratuito de manera gubernamental, en todos los casos el personal de esta debe estar igualmente, lo suficientemente adiestrado y entrenado, así como formado en el manejo, traslado e interacción con la/-s persona/-s a la/-s cual acompañan.

Para mí este es un artículo sumamente importante o de vital importancia, debido a que en él se hace un mandato muy explícito; de qué las compañías, el estado y todos los implicados en el transporte de las personas con limitaciones -discapacitados físicos psíquicos o intelectuales, ya sean sobrevenidas o de nacimiento o bien o inclusive personas con PMR- , formen, adiestren, enseñen, etc al personal que va a tratar a estas personas.

Como se puede comprobar hasta este momento ningún reglamento ni convenio internacional trata este tema. Perdón el lector sí, únicamente lo hace el convenio internacional sobre la navegación. Y dice sobre ello de manera escueta, algún punto de algún artículo o bien algo de manera incompleta, sin mandato explícito, pero de manera muy sucinta.

En cambio, en el reglamento de la Unión Europea hace un claro mandato, que los países deben transponer a sus normativas cuando cambien, modifiquen o elaboren las mismas; si es que es necesario hacerlo, porque si bien en muchos casos, algunos países como es el de España, tienen normativas mucho más avanzadas a las europeas por tener una gran flota naviera. Pero aun así estas normativas aducen de ciertas carencias en algunos momentos y hay que modificarlas y adaptarlas.

Yo, como ya he dicho anteriormente, soy una persona dependiente, tengo una discapacidad del 85% física, causada y sobrevenida por un accidente que me causó una tetraplejía C5-C6, una invalidez absoluta permanente e incapacitante declarada y reconocida por el Estado español. Por ello considero, que la formación de estas personas ha de ser extensa, práctica, y no solo teórica; a la vez que debe ser revisada temporalmente; porque no es lo mismo tratar una discapacidad intelectual, que una sensitiva, de otra física o de otra de una persona que sea PMR.

Cada persona y cada discapacidad es distinta y van unidas, la una a la otra.

Por ello es vital y muy necesaria o imprescindible está formación, para estas personas que nos van a ayudar y atender; durante nuestro deambular por el puerto, por la zona de embarque, en el check-in, etcétera como he dicho anteriormente, porque no es lo mismo atender a un discapacitado que a otro.

El tercer capítulo y último de este reglamento, corresponde a cómo las partes implicadas en nuestro viaje, en caso de que no sea viable o éste no se pueda realizar o bien se tenga que ver interrumpido en un momento dado, deben de actuar para completar los trámites necesarios

para reclamar nuestros derechos, incluido mantener en cierto grado la ayuda. Para ello, el capítulo 3 dedica varios artículos; del 16 en adelante.

“CAPÍTULO III. Obligaciones de los transportistas y de los operadores de las terminales en caso de interrupción del viaje.

Artículo 16. Información en caso de cancelación o retraso de salidas

1. En los supuestos de cancelación o de retraso de la salida de un servicio de pasaje o de un crucero, el transportista o, en su caso, el operador de terminal, informarán de la situación lo antes posible, y en cualquier caso a más tardar 30 minutos después de la hora de salida programada, a los pasajeros que partan de las terminales portuarias o si es posible a los pasajeros que partan de los puertos, y les informarán también de la hora estimada de salida y de llegada tan pronto como dispongan de esta información.

2. En caso de que los pasajeros pierdan un servicio de conexión de transporte debido a una cancelación o a un retraso, el transportista o, en su caso, el operador de terminal, adoptarán cuantas medidas estén a su alcance para informarles sobre las conexiones alternativas.

3. El transportista o, en su caso, el operador de terminal, velarán por que las personas con discapacidad o las personas con movilidad reducida reciban en formatos accesibles la información exigida en virtud de los apartados 1 y 2.”

El artículo 16 en sus numerales 1, 2 y 3, nos refiere a la información que se nos ha de facilitar en el caso de que nuestro servicio de pasaje o crucero sufra retrasos o cancelaciones, y que esto además implique la pérdida de un enlace o conexión con otro transporte. En ambos casos la información que se nos ha de facilitar¹⁸, debe ser dada en un máximo de 30 minutos tras el horario previsto de partida o de llegada, y en caso de que perdamos los enlaces con otros servicios contratados, como consecuencia de este retraso o cancelación; se ha de recibir información suficiente como para tener la certeza de posibles conexiones o alternativas que tengamos. Así como que, la empresa responsable de nuestra pérdida del enlace, de la cancelación o del retraso, deba adoptar las medidas suficientes para poder realizar estas conexiones o alternativas por parte del operador o del transportista o de quien esté a cargo de la operación, y que de nuestro servicio de pasaje o crucero.

Aunque el numeral 3 dice que es que a las personas con discapacidad una persona con movilidad reducida reciba en formatos accesibles la información. Creo se refiere este numeral específicamente a las personas con discapacidades especiales discapacidades sensoriales, auditivas, visuales, cognitivas, etcétera; es decir, personas con una minusvalía no física, se les ha

¹⁸ la información sobre sobre el retraso o la cancelación, junto con la pérdida de un enlace o conexión con otras compañías ya bien sean navieras, aéreas, de ferrocarril o de ruta terrestre -autobús-, nos ha de ser facilitada en el mismo lugar donde nos encontremos. Y por aquella compañía que vaya a darnos o esté prestándonos, si es que ya ha comenzado el servicio.

La encargada de facilitar dicha información será, como dice el numeral 1 del artículo 16, la compañía naviera, el transportista o bien el operador de la terminal, es decir, el encargado de la operación que estemos esperando a realizar en ese momento.

de facilitar esta información de manera que para ella le sea fácilmente comprensible – lengua de signos, braille, pictogramas, -, cualquier método que haga accesible y fácil de comprender dicha información.

“Artículo 17. Asistencia en caso de cancelación o retraso de salidas

1. Cuando un transportista prevea que la salida de un servicio de pasaje o de un crucero vaya a cancelarse o a retrasarse más de 90 minutos con respecto a su hora de salida programada, ofrecerá a los pasajeros que partan de las terminales portuarias aperitivos, comida y refrescos gratuitos suficientes en función del tiempo que sea necesario esperar, siempre que estén disponibles o si pueden suministrarse razonablemente.

2. En el supuesto de cancelación o de retraso en la salida que requiera una estancia de una o varias noches o una estancia suplementaria a la prevista por el pasajero, el transportista, siempre y cuando sea materialmente posible, ofrecerá de forma gratuita un alojamiento adecuado, a bordo o en tierra, a los pasajeros que partan de las terminales portuarias, así como el transporte de ida y vuelta entre la terminal portuaria y el lugar de alojamiento, además de los aperitivos, las comidas o los refrigerios indicados en el apartado 1. El transportista podrá limitar a 80 EUR por noche y por pasajero, para un máximo de tres noches, el coste total del alojamiento en tierra, limitación que no incluirá el transporte de ida y vuelta entre la terminal portuaria y el lugar de alojamiento.

3. Al aplicar lo dispuesto en los apartados 1 y 2, el transportista prestará especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad, las personas con movilidad reducida y, en su caso, los acompañantes.”

Este artículo 17 y sus numerales el numeral 1, 2 y 3, creo es un artículo estándar que el legislador europeo ha tomado de otras medidas, como pueden ser las de cancelación o retraso en caso de un vuelo. Es decir, es un artículo en el cual la asistencia por cancelación o en supuestos de pérdida de una conexión o retraso de la salida del servicio, y pasado o tras esperar cierto tiempo; se nos ha de dar una pequeña indemnización, -pequeña porque se recibe en especie y su valor no es considerable; eso sí, está condicionada a la posibilidad de realización- como puede ser una comida si el retraso es de 90 minutos.

Si fuese de una duración tal, que el servicio no pudiera realizarse en el mismo día, sino al día siguiente o transcurridos varios días; se debe facilitar un transporte hasta un hotel, el hotel y todas aquellas facilidades que nos hagan confortable nuestra espera.

Eso sí hay una limitación en este artículo; el numeral dos, que dice: que será un máximo de 3 noches o de 80€ por noche y pasajero sin incluir el coste del transporte de ida y vuelta al hotel desde la terminal portuaria. Esta limitación es una limitación que yo considero trampa. ¿Por qué?, pues porque el transportista se va a acoger a ella para pagar el mínimo y tener un mínimo daño económico en sus cuentas de resultados. Debido a que siempre ha de ser imputable al retraso a dicha compañía, porque si esto no fuese así, es decir, que fuese imputable el retraso por ejemplo a inclemencias meteorológicas, por culpa de un tercero ajeno, o cualquier otra situación; el operador se acogerá a este motivo y nosotros no recibiremos ninguna

indemnización, ni la mínima por un retraso igual a o no superior a 90 minutos o bien la prevista para un retraso aún mayor.

De igual modo incluye un apartado -numeral 3- en el que obliga al operador a prestar especial atención a las personas con discapacidad, con movilidad reducida permanente y sus acompañantes, es decir, le pide que tenga especial sensibilidad con este pasaje; para acomodarlo tanto a él como a sus acompañantes, de la mejor manera posible mientras se realiza la espera de la partida

7.- LEGISLACIÓN ESPAÑOLA. ¿EL PORQUÉ DE LA NO TRASPOSICIÓN DE LA DIRECTIVA EUROPEA? REAL DECRETO 1544/2007, DE 23 DE NOVIEMBRE. ¹⁹

Como muy bien dije líneas más arriba nuestro estado no traspuso la normativa europea, es decir, la **DIRECTIVA 2009/45/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO DE 6 DE MAYO DE 2009 sobre las reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje**, al que contaba en su ordenamiento con normativas mucho más avanzadas, con supuestos no contemplados por dicha normativa, así como con situaciones como la que estamos tratando es decir la evacuación en caso de emergencia. Nuestro ordenamiento en 2007 introdujo **REAL DECRETO 1544/2007, DE 23 DE NOVIEMBRE, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad.**

Este Real Decreto, no solo sirve para los transportes en buques de pasajeros, también hace referencia a todo tipo de transportes, es decir, transporte de personas de manera terrestre, mediante tren o por carretera: autobús, taxi o bien vehículos adaptados de todo tipo, sino que también hace referencia al transporte aéreo.

Además, como dice en su enunciado, impide la discriminación de cualquier persona con discapacidad, en este tipo de transporte incluidos los transportes urbanos interurbanos suburbanos regionales etcétera.

El primer artículo que hace referencia de este REAL DECRETO a la accesibilidad, es el artículo 3 titulado **TRANSPORTE MARÍTIMO**. Este artículo está dividido en dos numerales:

- ✓ En el 1, el legislador pide a la autoridad portuaria y al gestor de estaciones marítimas, que acometan todas las actuaciones necesarias para que las instalaciones portuarias o la zona de interfaz y que sea objeto de su competencia, cumplan con lo dispuesto en el anexo dos este Real Decreto (publicado en 2007, BOE núm. 290). Establece un plazo de 4 años máximo, para que sea efectivo. Y además dice que desde la publicación del Real decreto cualquier instalación nueva, es decir, de nueva construcción se entiende, que esté en su inicio, próxima a iniciarse, iniciada o próxima a su finalización; debe estar acondicionada

¹⁹ Real decreto publicado en el BOE con Número y Fecha: «BOE» núm. 290, de 4 de diciembre de 2007, páginas 49948 a 49975 (28 págs.)

para ser accesible, como máximo en un periodo de 18 meses desde la entrada en vigor.

- ✓ El numeral 2 pide el legislador, a los titulares de líneas de pasaje, es decir, a las empresas navieras concesionarias de una línea regular de pasaje, que en un periodo de tiempo máximo de 3 años; tenga en funcionamiento y a disposición del público en general y del pasaje con limitaciones, al menos un barco accesible para discapacitados, en la línea regular que esté explotando. Estableciendo una frecuencia mínima de uno cada día y en cada sentido de la derrota. Y por añadidura, pide que los nuevos buques, cumplan las condiciones de accesibilidad. Algo que es obvio al ser de nueva construcción que ya vengan acondicionados con medidas de accesibilidad, en un máximo de 2 años desde la publicación y entrada en vigor del Real decreto.

Dentro de su articulado, desde el artículo 3 hasta el próximo que encontramos donde se hace referencia a la accesibilidad en el campo marítimo, qué es el artículo 8 y que está titulado: **SITUACIONES DE EMERGENCIA. VÍAS DE EVACUACIÓN.**

Este artículo el número 8, describe perfectamente cómo han de ser los **PLANES DE EMERGENCIA**, que se han de elaborar por todos los implicados en el transporte de personas con discapacidad, contemplando en todo momento, los distintos tipos de personas y discapacidades. Planes de emergencia que se han de tener elaborados para la evacuación en caso de siniestro, y que recogen como han de ser las vías de emergencia de las personas con minusvalía tanto en los puertos como en zonas específicas en los buques.

El artículo 8, está dividido en los numerales:

- ❖ **8.1 -alarmas-**,
- ❖ **8.2 -vías de evacuación- y**
- ❖ **8.3 -formación del personal-**.

Numerales que hacen referencia a como las alarmas, deben estar adaptadas para las personas discapacitadas, independientemente de su discapacidad. Es decir, deben procurar las partes implicadas en el transporte o bien en los accesos -en los buques o las instalaciones portuarias-, que el tipo de alarma, que han de tener instaladas o bien aquellos dispositivos de información para emergencias, y que éste numeral, marca explícitamente que deben ser tanto sonoros como luminosos o visuales, para las distintas situaciones de emergencia que se puedan producir; que a la vez sean señales de alarma fácilmente comprendidas por las personas con discapacidad.

Estos son dispositivos, especialmente destinados por el legislador, a que la emergencia llegue a un grupo de personas limitadas por la falta de un sentido -vista y oído-, por tanto, afectan a las personas que tienen ceguera o sordera. El legislador español ha debido pensar, en el supuesto de realizar el viaje de manera individual, sin acompañante. Evitando con ello y me parece que de manera muy acertada; que se pueda producir en caso de accidente o emergencia, víctimas entre este colectivo.

También se han de instalar, un tipo de alarmas o mejor dicho alarmas que, aun no difiriendo de las normales en ningún aspecto, que deben ser situadas a una altura tal; tanto dentro de los pasillos, las zonas de entronque o las zonas de reunión; -y no específica, si es en un buque de pasaje o en las zonas portuarias de embarque-desembarque-, de manera y en cantidad tal, que sean fáciles de usar por las personas con movilidad reducida.

Nótese que **estos párrafos anteriores, son sólo del numeral 8.1.** Y simplemente con la lectura que se haga de los 3 numerales del artículo 8. Sí podemos apreciar y vemos similitudes, respecto de la normativa europea e internacional. Como puede ser, que el legislador español, ha decidido incluir las alarmas sonoras (y visuales), como medio de aviso para la evacuación en caso de emergencia, hasta aquí es igual que en la Directiva Europea y en El Convenio Solas 74. Pero no así lo hacen estas dos directivas internacionales, en cuanto a que el legislador español añada que debe haber también alarmas visuales para las personas sordas, y sonora hablada, mediante la instalación de megafonía que debe estar presente en el buque como medida de seguridad y que también puede emitir un pitido o realizar la alarma sonora por medio de una bocina, esta alarma sonora emitirá como señal de evacuación un conjunto de pitidos o bocinas como se pide en solas 74; y esto lo puede oír cualquier ciego, pero como mejor se puede entender es, mediante la megafonía y con expresiones que inviten a ello de manera hablada para una fácil comprensión de este colectivo.

Del numeral 8.2 el legislador español, realiza una exposición de cómo han de ser los pasillos, pero creo va más encaminada hacia las pasarelas y las zonas portuarias, más que a las zonas de pasillos de los barcos; aunque también podría ser válida esta exposición.

Porque así expone, que las vías de evacuación, tanto generales como especiales; deben de estar dotadas o realizadas mediante rampas fijas accesibles, que posibiliten salvar el desnivel entre pasillos o alturas, estando además dotadas con compuertas. Y que estén debidamente señalizadas, mediante señalización foto-luminiscente, es decir, deben tener ese tipo de carteles que, en ausencia de luz natural y artificial, el cartel dotado con un “pigmento sintético” que le permite brillar en la oscuridad.

Pero la normativa española introduce una novedad, que hasta ahora ni la normativa europea ni la internacional contemplaban; cómo es la instalación de ascensores con fines de evacuación, para ello el legislador español les da unas características especiales como son:

“Que estén dotados de sistema electrógenos de funcionamiento automático, con ello garantiza el legislador que todas sus paradas en los rellanos o plantas estén garantizadas, y sean estancos y estén protegidos mediante puertas anti-incendios y anti-humo, es decir, puertas corta fuegos y estancas contra el humo”.

Otra novedad que incluye la normativa española en las vías de evacuación es, que en las instalaciones y plantas sin acceso directo al exterior, han de establecerse áreas de rescate asistido y debidamente señalizadas; a tal fin que protejan a las personas contra el fuego y los humos, a la vez que estas zonas han de tener dotación de máscaras antigás y un sistema de intercomunicación, que permita a los allí presentes ponerse en contacto con departamentos de seguridad.

Esta parte de la normativa está pensada para la instalación portuaria, aunque en cierto modo debería de aplicarse igualmente a los barcos en aquellas zonas de reunión donde se deban establecer los grupos de personas para desplazarse hacia las vías de evacuación cómo son: las barcas, los MES y las balsas salva vidas.

Y el numeral 8.3, creo es el más específico de la normativa española, respecto de la europea y de la internacional: y digo específico, porque habla de la formación, que deben tener o haber recibido o debe recibir todo el personal, que se dedique a manejar a las personas con discapacidad independientemente de la limitación que presente.

El numeral 8.3 titulado formación del personal, conmina a una de las partes, pero no a todas, como son las autoridades portuarias y las empresas públicas o privadas; que presten servicios de ayuda a este grupo de personas especiales, dentro de los puertos a que adopten aquella medida necesarias y funcionales cómo para que su personal tenga aquella formación tal que las personas con discapacidad se sientan seguras en sus manos mientras se realiza tanto el embarque como el desembarco o como en el caso extremo que estamos tratando una situación de emergencia catástrofe o siniestro. Pero el legislador olvida que esta misma pauta debería de ser obligatoria para el personal de los buques y las navieras. Es decir que olvida aquella parte donde más tiempo o nos vamos a a encontrar, en el buque donde vamos a realizar ese magnífico viaje o vacaciones de crucero.

Como se puede apreciar, el legislador español ha avanzado e innovado, respecto al legislador europeo e internacional, añadiendo específicamente la formación del personal de tierra, con este último numeral; en donde impone una serie de conocimientos para el personal, que se encuentra en tierra, aunque lo ideal y deseable sería, que también lo recibieran el personal de las navieras.

El artículo 9 habla de la **ADAPTABILIDAD DE LOS BUQUES DE PASAJE Y DE UNAS NORMAS GENERALES**, de cómo han de estar adaptados. El legislador español en estas normas generales de adaptabilidad y accesibilidad de los buques de pasaje, hace referencia a que dos buques de las clases A, B, C Y y de gran velocidad han de ser accesibles, seguros en la medida de lo posible y siempre que ello sea factible para que las personas con discapacidad disfruten a bordo de su estancia.

El artículo 10 hace referencia al **ACCESO DE LOS BUQUES DE PASAJE**, bien desde el puerto o bien desde cualquier zona habilitada para ello, obligando tanto a la autoridad o gestor portuario como a la naviera o la empresa propietaria del buque. a que dispongan y tengan a disposición del usuario discapacitado, los medios necesarios para su acceso de manera segura a los buques de las clases A, B, C y de gran velocidad. A tal efecto el legislador dispone de los numerales 10.1, que se subdivide en el 10.1.1 y 10.1.2, y el numeral 10.2.

El numeral 10.1, el 10.1. 1 y el 10.1.2, versan sobre el acceso mediante pasarela a los buques y naves de gran velocidad, ya sean a en un nivel inferior o superior al muelle, es decir, se habla de accesos de embarque, a distintos niveles desde el muelle. Si la pasarela se encuentra situada en un nivel superior al del muelle (art. 10.1.1), se pide que se haga mediante tramos en rampa de anchura lo suficientemente amplia, como para que puedan ser utilizadas por una persona en silla de ruedas y que además entre su dotación cuente con barandillas y suelo no deslizante, que permitan realizar el acceso en condiciones de seguridad; este tipo de acceso puede utilizarse mediante pasarelas cubiertas o “finger”. Incluso el legislador pide el acceso mediante un elevador tipo “ambulift”, que eleve de manera vertical a la persona discapacitada al interior y que lo pueda hacer mediante su vehículo. En cambio, si la pasarela se encuentra situada a un nivel inferior del muelle (art. 10.1.2), se pide que se establezca una

rampa fija al nivel de la cubierta del buque y que tenga comunicación directa con esta con esta misma. Y que, además cuente igualmente que las anteriores, con anchura suficiente y que la pendiente sea de un porcentaje lo suficientemente bajo²⁰, (en otras normativas el legislador español ha impuesto una pendiente máxima del 8% como en o es el caso de las pendientes de acceso a las viviendas o de las que se realicen en para acceder a edificios públicos, centros oficiales u hospitales), de manera que sea practicable y posibilite el acceso, en las mejores condiciones posibles de cualquier persona con limitaciones. De igual modo debe contar también con protecciones de barandilla y suelo antideslizante, incluso si está mojado.

En el **numeral 10.2**, el legislador, innova respecto a las otras normas tratadas, en este caso lo hace mediante el o los accesos por rampa. En este caso no habla de la rampa de acceso al buque; por donde pueden acceder cualquier pasajero sino lo hace mediante la rampa de acceso de los vehículos, que ha de ser accesible igualmente; para que una persona con minusvalía pueda entrar y acceder al buque en su propio vehículo. Pero aquí a la vez hay una característica especial, que se me antoja no es particular; sino que lo hace el legislador para evitar que una persona con minusvalía tenga problemas, en el momento de acceder al interior directamente subido a su propio vehículo.

Para ello el legislador, pide que las personas con minusvalía que quieran embarcar en o con su vehículo si va conduciendo, lo hagan los primeros. A fin de qué, puedan dejar aparcado en las plazas habilitadas a tal efecto su coche sin peligro alguno; y también poder, sin peligro de atropello por otros vehículos, el acceder a la cubierta donde se realizará el viaje junto al resto del pasaje. Y evitando así no quedarse en la bodega carga. Y subir a la cubierta superior que como ya sabemos, por párrafos anteriores debe ser accesible y estar habilitada para el tránsito de estas personas, como dictan los artículos y normativas que hemos visto, pudiendo deambular y disfrutar de los servicios con que cuenta el buque.

El discapacitado que acceda al buque con su vehículo propio, lo hará en primer lugar y tendrá reservadas, -al igual que ocurre en cualquier lugar terrestre, ya sea en centros comerciales, centros oficiales o cualquier otro sitio-, plazas especiales y cercanas a los ascensores o puertas de acceso. Ascensores que le llevarán hasta las cubiertas superiores, donde se encuentra el resto del pasaje y aquellas estancias o camarotes, con las que cuenta y está dotado el buque.

Cuando se produzca el desembarco en el puerto de destino del pasajero o del barco. la persona con la discapacidad esperara en su vehículo, para abandonar el barco hasta que se haya efectuado el desalojo del resto de vehículos. para así evitar que le pueda suceder un accidente o atropello o de lugar a cualquier tipo de situación peligrosa.

20 Así el legislador ha tomado como referencia para la inclinación lo dispuesto en el art. 2 del **Real Decreto 556/1989, de 19 de mayo, por el que se arbitran medidas mínimas sobre accesibilidad en los edificios.**

- La pendiente máxima para salvar un desnivel mediante una rampa será del 8 por 100.
- Se admite hasta un 10 por 100 en tramos de longitud inferior a 10 metros y se podrá aumentar esta pendiente hasta el límite del 12 por 100 en tramos de longitud inferior a 3 metros.
- Las rampas y planos inclinados tendrán pavimento antideslizante y estarán dotados de los elementos de protección y ayuda necesarios.

Tanto en el embarque como en el desembarque mediante el vehículo propio, el legislador ha tomado como referencia, el que se realiza en las aeronaves, es decir, en los aviones en los aeropuertos, por medio de las personas de asistencia a PMR o chaquetas amarillas²¹; donde la persona con minusvalía enmarca la primera y espera a que el resto del pasaje haya desembarcado del avión para que sea extraído del mismo, aquí ocurre lo mismo, pero lo realizará en su vehículo.

También pide el legislador que haya dispuestos intercomunicadores o interfonos de comunicación con la tripulación, para que se resuelvan posibles situaciones de emergencia.

El **artículo 11**, se dedica en unas pocas líneas íntegramente, a los **DESPLAZAMIENTOS DENTRO DEL BUQUE**. En este artículo nuestro legislador, no va mucho más allá de lo que ya no hayamos visto en las normas internacionales, es decir, pide que los pasillos en los desplazamientos que sean horizontales dentro del buque, tengan las menores barreras arquitectónicas posibles, es decir, pide que estén dotados con los medios precisos, para salvar las discontinuidades de altura (entiéndase escalones o resaltos, ...) y que supongan una imposibilidad para las sillas de ruedas o impliquen un peligro, para las personas con deficiencias visuales.

De igual modo, exige que estén instalados agarradores o pasamanos o cualquier otro elemento análogo; y que sirva su uso, para que las todas las personas presentes, puedan hacer uso del mismo y desplazarse de una parte a otra del buque sin peligro y con total de seguridad. Eso sí; también pide, que esto no afecte a la seguridad general y estructural del buque.

Al igual que en las pasarelas pide, que los pasillos cuenten con piso de un material antideslizante, que estén correctamente señalizados y marcados mediante sistemas luminosos o acústicos, es decir, los mismos requisitos que hemos visto para las pasarelas. También se preocupa el legislador, porque la persona con limitaciones, se pueda desplazar de manera vertical y ya no lo ha dejado ver en cuanto se preocupa por la rampa de acceso para los vehículos en donde dispone que tiene que haber en la desde la bodega hasta las cubiertas superiores donde estén las estancias, salones de recreo o cualquier otro servicio que vaya a bordo del navío, con ascensores elevadores o plataformas elevadoras que sirvan para que puedan subir y desplazarse de manera vertical las personas con limitaciones o discapacitadas.

El **artículo 12**, titulado **ESPACIOS PÚBLICOS**; el cual se subdivide en **4 NUMERALES: 12.1, 12.2, 12.3 y 12.4**. Estos hacen referencia, a cómo deben estar habilitados y han de ser de accesibles todos los espacios públicos dentro del barco. Pero distingue entre personas de movilidad reducida permanente, es decir, personas que van las 24 horas en silla de rueda y personas que pueden abandonar la silla de ruedas o que se desplazan sin ella; pero necesitan de apoyo mediante ayudas orto protésicas, como pueden ser muletas, bastones, andadores, etcétera. El **numeral 12.1** pide, que en caso de que haya saltos o escalones no muy grandes, y que sean salvables por una persona con minusvalía o que se desplaza en silla de ruedas continuamente; estén lo suficientemente señalizados (por medio de señalización luminosa y

²¹ Se les denomina chaquetas amarillas, en el argot propio de las personas que trabajan en los aeropuertos, porque este tipo de personas que prestan asistencia y ayuda a discapacitados y sobre todo personas con PMR, van vestidos con un Jersey, una chaqueta o chaleco u otra prenda similar de color amarillo, que les identifica a tal menester.

acústica) como para que sean fácilmente visibles. La señalización luminosa, puede ser perfectamente algún tipo de luz que emita destellos o parpadeante y acústicamente, con un pitido cuando nos aproximamos o nos acercamos o bien algún tipo de locución, que indique que se aproxima a un resalto.

Los **numerales 12.2 y 12.3** hacen referencia a las estancias y a cómo han de estar adaptadas tanto para personas que se desplazan continuamente en silla de ruedas como para aquellas otras que aún poseyendo una discapacidad o una limitación de cualquier tipo también deben de hacer uso de estas estancias. Para ello en ambos numerales el legislador impone que estén adaptadas las estancias con espacios habilitados exclusivamente para el uso por estas personas así por ejemplo para las personas que van y se desplaza continuamente en silla de ruedas pide que haya una zona donde el suelo no sea deslizante haya anclajes y cinturones de seguridad para que se fije al suelo las sillas y por ende estas personas se encuentren seguras durante la travesía si no quieren desplazarse por las distintas cubiertas o pasillos del buque. También dispone que en estas estancias además si hay asientos o butacas fijas debe de haber en los extremos de las filas donde se encuentran estas butacas una serie o un número de ellas reservadas, con una radio de una a 50 o fracción del 50% de las mismas, para las personas con limitaciones y discapacidades. Estas butacas contarán con cinturones de seguridad de 3 puntos (como los de cualquier vehículo) y reposabrazos abatibles para poder realizar transferencias desde la silla de ruedas o si no la necesita la persona que le sea más fácil acomodarse en ella.

El último **numeral** de este artículo 12 que, es el **12.4**, el legislador en el pide que sin afectar a la seguridad del buque sea se establezcan en cada zona de aseos tanto de Caballero como de señora de al menos 1 para personas con discapacidad dotándolo con las medidas habituales como son pasamanos, asideros de seguridad, WC especial en altura o con un alza que permita la transferencia desde la silla de ruedas, lavabo especial, etcétera.

El **artículo 14** hace referencia a los **CAMAROTES** y aquí igualmente se subdivide en el **14.1 y 14.2**. Y donde distingue entre camarotes para personas con silla de ruedas y camarotes convencionales.

El **numeral 1** del artículo hace referencia a los camarotes exclusivamente adaptados para las personas que se desplazan en silla de ruedas, y dice que debe haber al menos 1 por cada 100 o fracción de los camarotes que tenga o cuente el barco. Cada camarote contará con un baño individual que igualmente estará adaptado como marca tanto en nuestra normativa como la europea o la internacional.

El **numeral 2** hace referencia a las personas que aun portando silla de ruedas pueden levantarse y desplazarse, para ellas pide el legislador que haya al menos 3 camarotes habilitados para el uso de estas personas. En ambos casos, aunque en el numeral 1 no lo pone, pero considero que debe ser así, el legislador pide que se equipe a los camarotes con alarmas y avisos sonoros o luminosos para casos de emergencia; además pide también, que si hubiera un número tan amplio de personas con discapacidad o limitaciones y que supere al de los camarotes; el buque debe tener entre su equipamiento equipos portátiles de avisos y alarmas sonoras y luminosas.

El **artículo 15** se subdivide igualmente en varios sub-apartados **-numerales-**, como son el **15.1, 15.2, 15.3, 15.4, 15.5 y 15.6**. Este artículo, hace referencia a las **SITUACIONES DE EMERGENCIA** que pueden presentarse, antes durante o después de la travesía o en el tiempo de amarre a puerto, desde los camarotes pasando por las vías de evacuación y áreas de rescate asistido, hasta las alarmas y la señalización de balizamiento y foto-luminiscente; que han de ser accesibles o las instrucciones que se han de dar a los pasajeros, y por último el acceso a los medios de evacuación de las personas con discapacidad.

Las alarmas ya en el artículo 8.1 nos dice que deben estar presentes y además ser accesibles -de manera sonora y luminosa, y a una altura tal que puedan usarla las personas en silla de ruedas-[numeral 15.3 hace referencia a ello, es un poco reiterativo aquí el legislador, pero puede estar pensando en los pasillo y zonas comunes que sean amplias o puedan tener pequeños obstáculos móviles, como sillas, mesas, etc.].

Los camarotes para discapacitados (PMR) y personas con algún tipo de limitación o que pueden abandonar la silla de ruedas y realizar desplazamientos cortos, según el numeral 15.1, deben estar situados cerca de ascensores, zonas de reunión del pasaje en caso de evacuación (en estos supuestos zona de evacuación asistida), y junto a o próximos a los medios de evacuación – BALSAS, BOTES O MES-. Las normas internacionales y europeas, nada dicen a este respecto en sus articulados. Además, dice nuestro legislador, con mucho criterio y muy acertadamente, que las vías de evacuación han de ser accesible inclusive para usuarios de silla de ruedas (PMR) y deberá contar con una señalización exclusiva para estos usuarios, además de poner en su conocimiento la ruta, en caso de ser distinta al resto del pasaje. También si no se pudiese realizar de esta manera, es decir, en caso de no poder ser accesible, por comprometer la seguridad, estabilidad, etc. de la estructura y del buque en sí, debe haber zonas especiales de rescate asistido, que deberán cumplir todas las demás y anteriores prescripciones.

Al igual que ocurre con el numeral 3, **el 15.4**, habla de iluminación de emergencia en este caso, los convenios internacionales y europeos, es decir, **CONVENIO SOLAS 74 y DIRECTIVA 2009/45/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 6 de mayo de 2009 sobre las reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje**, también hacen referencia a la iluminación en caso de emergencia, iluminación que ha de estar presente para permitir ver durante la evacuación; pero nuestro legislador va más allá y pide señalización y balizamiento fotoluminiscente, es decir, que en caso de que baterías auxiliares para la iluminación y otros mecanismos del barco, en caso de accidente o emergencia dejen de funcionar, se pueda seguir viendo en la oscuridad y saber por dónde debemos dirigirnos hacia las zonas de rescate o agrupamiento.

En los apartados – **numerales- 5 y 6**, dedicado a las instrucciones y acceso a los medios de evacuación, el legislador deja claro qué, estas han de darse de manera fácil y de forma comprensible, para las personas con discapacidad independientemente de la que posean. Así una persona con sordera deberá recibir las instrucciones en lengua de signos por medio de interprete o bien una persona con ceguera, podría tener lenguaje braille en los carteles de señalización en las rutas de evacuación o en cualquier otro punto del barco.

El artículo 16 habla de la **formación de los tripulantes**. Es un artículo que la legislación incluye, no así en las otras tratadas parece, y por tanto damos un paso adelante formando a quien tiene que atender y ayudar a un discapacitado. Obliga a ello a las navieras, y ya no solo pide que sea el personal de tierra con quien primero tratamos y nos ayuda a embarcar dentro

del buque quien esté formado, sino que también ha de ser el personal que nos va a atender durante toda la travesía y no solo dentro del camarote sino también en los espacios públicos, los y pone especial énfasis nuestro legislador, cosa que como minusválido agradezco en las situaciones de emergencia y evacuación. Igualmente pide que los protocolos establecidos por estas navieras se incorporen a la actividad laboral normal de la tripulación, es decir, que el protocolo que ha tenido que elaborar la naviera y que supongo será elaborado con bastante minuciosidad, porque tratar con una persona con minusvalía no es nada fácil, porque se le aseos puede hacer daño muy, muy rápidamente; es decir, deben ser también actividades de la tripulación en su quehacer diario, para que no olviden que estas personas también están presentes.

El **artículo 17**, se divide en los **numerales 1, 2 y 3**, y hace referencia a **MEDIDAS COMPLEMENTARIAS** como son, por ejemplo, el registro de los pasajeros con discapacidad, qué que la reserva este perfectamente hecha y señalada como una reserva especial, para una persona con discapacidad y por último en el numeral 3 que en cada buque se ha de proporcionar características especiales y ayuda a los pasajeros con discapacidad.

- ✓ El registro que impone el numeral 1 es parecido al de todas las personas que embarcan dentro del barco o alguien festejamos en un hotel, pero con la particularidad de que se señalará como persona discapacitada. Se le asignará un camarote específico que también estará debidamente indicado y la ubicación de este señalizada en la hoja de embarque, y por último esta lista se le entregará a todo el personal para que sepan dónde están ubicados. Así en caso de emergencia tanto del barco como de ellos mismos, en caso de encontrarse en su camarote o en cualquier otra parte, podrán ser atendidos por cualquier miembro del personal de a bordo.
- ✓ En cuanto a la reserva, que es el numeral dos, simplemente cómo se procede en otros casos, se ha de señalar en el momento de su reserva o bien avisar de nuestra situación con tiempo lo suficientemente razonable para que se pueda ajustar el pasaje y los camarotes a nuestra situación, que a la naviera que reserve espacio o butaca o ese camarote especial, para una persona que tienen una discapacidad y que lo necesita antes de que sea otorgado a otra persona.
- ✓ Y el numeral 3, hace referencia a que en caso de que la persona con discapacidad tuvieran un problema con su medio, pueda hacer uso de aquellos medios con los que debe contar el barco, como son sillas de ruedas, andadores, bastones, incluso otros que son estos y parecen menos evidentes, pero que serían imprescindibles para otro tipo de discapacidad o limitación, como son despertadores y timbres luminosos y vibratorios, Internet para usarlo con un sistema de videoconferencia, televisión con subtítulos o teletexto, teléfono de texto, O sea, deben tener cualquier elemento que le haga comfortable su estancia y al mismo tiempo le facilita la comunicación con el personal de abordaje y con el resto de los pasajeros. Pero este tipo de ayudas ha de ser solicitado con antelación para que le sea prestado durante su estancia sin coste

alguno. En este aspecto la normativa española no difiere de la europea o de la internacional, pero esto sí, y se verá más adelante, en cuanto a ciertas asistencias que dan las navieras a las personas con minusvalía de manera gratuita, están sujetas a como lo dicta la norma española.

El **artículo 18** establece unos **PROTOCOLOS DE ASISTENCIA**.²²

Como se puede comprobar a grandes rasgos, la legislación española difiere bastante de la europea y de la internacional, sobre cómo han de estar adaptados, formados, y establecidos tanto los protocolos para los buques, cómo el personal que va a ayudar a las personas con discapacidad; en las diversas situaciones que se pueden presentar desde el embarque, en la estancia en el buque, en su desembarque por supuesto, así como en caso de accidente, siniestro o cualquier situación que presente una emergencia, ya sea bien durante la navegación o estancia en puerto del buque. Pero también pide que las personas con discapacidad conozcan estos protocolos y los respeten en cualquier situación que se pueda presentar tanto durante la travesía como en cualquier momento de una emergencia.

7.BIS.- COMPARACIÓN NORMATIVA ESPAÑOLA CON LA EUROPEA Y LA INTERNACIONAL.

NORMATIVA ESPAÑOLA	NORMATIVA EUROPEA	NORMATIVA INTERNACIONAL
ART. 3.- NO TIENE EQUIVALENTE EN NORMATIVA EUROPEA Y CONVENIO SOLAS 74		
	ART. 8.- NO TIENE EQUIVALENTE EN SOLAS74 Y LEG. ESPAÑOL	
ART 8.-	ANEXO 1/ CAPT. 3/ ART. 2y3	REGLA 13
ART 9.-	ANEXO 3.1	REGLA 13.3
ART 10.-	ANEXO 3.1	
ART 11.-		REGLA 13.3
ART 12.-	ANEXO 3.5	IDEM ANTERIOR
ART 14.-	IDEM ANTERIOR	IDEM ANTERIOR
ART 15.-	IDEM ANTERIOR	REGLA 13/13.3
ART 16.-	IDEM ANTERIOR	IDEM ANTERIOR

²² Del, REAL DECRETO 1544/2007, DE 23 DE NOVIEMBRE, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad; en el ANEXO 3 de este artículo, encontrará el lector la redacción dada por el legislador a los artículos y numerales nombrados.

ART 17.-

IDEM ANTERIOR

IDEM ANTERIOR

ART 18.-

IDEM ANTERIOR

IDEM ANTERIOR

8.- MEDIOS DE EVACUACIÓN Y SEGURIDAD EN CASO DE SINIESTRO. ¿POSIBLES SOLUCIONES de EVACUACIÓN DE UNA PERSONA CON LIMITACIONES?

Pues bien, llegados a este punto, donde creo he descrito los sistemas básicos de alerta, seguridad y detección de incidentes, junto al equipamiento mínimo que debe portar cualquier buque, así como la formación que la normativa europea y española imponen para el personal que vas a atender a los discapacitados y PMR; y qué –a mi juicio, aun no siendo un profano en la materia- deben ser más que imprescindibles, son TOTALMENTE necesarios, para en caso de emergencia abandonar de manera segura el buque y que no haya ninguna víctima, que es el supuesto ideal, solo pérdidas materiales cuantificables monetariamente.

Así este equipamiento básico, en caso de siniestro para la evacuación de un buque, bien este sea de mercancías, de transporte de pasajeros, o de transporte de pasajeros rodado, independientemente de donde realicen sus labores de transporte, es decir, lo han de tener todos y cada 1 de los buques que operen dentro de la Unión Europea, ya sean de la clase A clase B, clase C o clase D; incluso si son reformados porque sean anteriores a la directiva o se le debe de actualizar con ello para adaptarse a la misma. La formación del personal a cargo de la naviera, del gestor portuario, de la empresa subcontratada, etc. ha de estar formado no solo teóricamente, sino de manera practica con personas o maniqués que imiten de manera lo más fidedignamente a una persona con limitaciones, y la recreando la situación de emergencia en un entorno controlado pero lo mas real posible.

Como muy bien ha podido percibir el lector por mis palabras, en ningún momento he dicho, cómo se puede evacuar del buque a una persona que esté en silla de ruedas, es decir, una persona con movilidad reducida (PMR). Sino simplemente la normativa hace referencia a que sean o deben de ser accesibles, en todas sus estancias y cubiertas²³ para el transporte de estas personas.

Pero no presupone el caso de tener que realizar una evacuación del buque, por lo tanto, y a mi criterio (y si se presentase una situación similar en caso de accidente de aviación o

²³ Con respecto a la accesibilidad que la normativa propugna y que la UE a través de sus instituciones impone. Y como abanderada de la igualdad, obliga a toda naviera que opere dentro de la Unión Europea o que tenga destino con escala o fin de su ruta la Unión Europea, es que sea el buque accesible en su totalidad, así como que tenga personal especializado en la ayuda para dichas personas tanto dentro del buque como en la zona de embarque en el puerto.

Pero tras visitar numerosas páginas web de numerosas navieras que operan destinos dentro y fuera de la Unión Europea o con destino a la Unión Europea desde terceros países, he podido comprobar cómo hay zonas de sus barcos que no están adaptadas o son inaccesibles, y por ende inutilizables por una persona con minusvalía.

ferroviario, en ambos casos lo que ocurriría sería, que las personas PMR, si quedarían relegadas en sus asientos o puesto asignado para el viaje, a la espera de los equipos de rescate, convirtiéndose en una potencial víctima), aquí estas personas deben tener prioridad y que los medios de evacuación han de ser lo suficientemente accesibles también; como para permitir su alojamiento dentro de ellos con total garantía, celeridad, seguridad,... Cómo para que puedan ser evacuados y que no se conviertan en víctimas de un siniestro.

De los distintos tipos y medios de evacuación, con los que ha de estar dotado un barco -buque de pasajeros en nuestro caso- como son los botes salvavidas, balsas salvavidas, etc. hay un tipo de elemento denominado MES. Sistema de emergencia muy parecido a los toboganes y castillos hinchables de las ferias, con los que se divierten los niños y también a los toboganes hinchables de evacuación para emergencias de los aviones (ver anexo tres - fotografía de cómo es la rampa de deslizamiento de un avión y similitud al MES); se basa en el mismo principio.

Pero lo único que los diferencia es, que en los aviones tendríamos al final el suelo y en el barco una balsa o un bote salvavidas. Y como refleja muy bien en su T.F.G.²⁴ de fin de grado JOSÉ AIRAM M. B. en el apartado dedicado a la evacuación en caso de emergencia, titulado SITUACIONES DE EMERGENCIA y donde recoge una posible solución o manera de evacuar a una persona con movilidad reducida (PMR) en los siguientes términos:

”A la hora de realizar el desalojo de una persona con discapacidad, seguiremos lo que nos dicta el cuadro de obligaciones. El personal de abordaje tendrá que estar al tanto de, el número de discapacitados que viajan en el buque y en concreto la persona designada para realizar ... [esta labor de ayuda y atención al PMR o discapacitado se prolongará durante todo el tiempo que dure la estancia dentro del crucero y no solo durante las labores de evacuación].

Una vez que el capitán de la orden de desalojar, la persona designada será la encargada de buscar a la persona (PMR o cualquier otra persona de las definidas como discapacitado; por las distintas normas internacionales, europeas y nacionales o autonómicas) ... y llevarla al puesto de reunión siguiendo los protocolos de atención según su discapacidad.

En el caso de que tengamos que desalojar a una persona con movilidad reducida, una vez en el puesto de reunión que se le ha asignado, la técnica para que desembarque a través de un MES es la siguiente:

Se colocará a la PMR lo más próximo a la puerta del MES, una vez allí y estando el tobogán desplegado completamente, dos tripulantes le ayudarán a bajar a través del mismo de la siguiente manera, se colocará un tripulante justo delante de la PMR, éste se colocará

²⁴ TRABAJO FIN DE GRADO PAGINA: 66-67 PUNTO: 7.3.- SITUACIONES DE EMERGENCIA
TITULO: ANÁLISIS DEL PLAN DE ACCESIBILIDAD DE UN BUQUE DE ALTA VELOCIDAD (HSC)
Autor : JOSÉ AIRAM MARRERO BELLO Tutor : ANTONIO CEFERINO BERMEJO DÍAZ
Grado : NÁUTICA Y TRANSPORTE MARÍTIMO UNIV. DE LA LAGUNA
Recurso on-line:

[https://riull.ull.es/xmlui/bitstream/handle/915/5182/Analisis%20del%20plan%20de%20accesibilidad%20de%20un%20buque%20de%20alta%20velocidad%20\(HSC\).pdf;jsessionid=BD293CC22340951FB876A54FCAC1317D?sequence=1](https://riull.ull.es/xmlui/bitstream/handle/915/5182/Analisis%20del%20plan%20de%20accesibilidad%20de%20un%20buque%20de%20alta%20velocidad%20(HSC).pdf;jsessionid=BD293CC22340951FB876A54FCAC1317D?sequence=1) (43)

Ultima consulta: 14-julio-021

justo detrás, [y otro tripulante se colocará detrás de la persona PMR (según la redacción original del T.F.G. de J.A.M.B. PARECE OBIAR U OLVIDAR QUE DICE 2 TRIPULANTES LE AYUDARAN ..., NO UNO SOLO COMO APARECE EN LA DESCRIPCIÓN DE LA FORMA DE EVACUACIÓN)], ***esto ayudará a salvaguardar de las velocidades que se podrán dar debido a la inclinación del tobogán. Esto es aplicable también a personas con problemas visuales o personas mayores.*** (Ver fotografías en ANEXO 3 SOBRE COMO ES Y LOS DISTINTOS TIPOS DE MES HOMOLOGADOS)

Mientras realizaba la redacción de este artículo, recordé que tengo un amigo D. PEDRO AMENGUAL TARONJÍ, que es capitán de navío desde hace bastantes años, y capitanea buques de 40 o más metros de eslora y donde hace trasbordos de pasajeros a puerto o excursiones con más de 100 personas a bordo, en MALLORCA. Realice ciertas consultas con él de manera telefónica, respecto a cómo desalojar a una persona discapacitada y en especial a una PMR, en caso de accidente marítimo²⁵.

Él me indicó y comentó telefónicamente, mientras comentaba algunos métodos o formas de rescate y evacuación de un buque siniestrado de personas PMR, que lo recomendable es emplear este último método, que he descrito, el MES. Pero también me advirtió de que no es un método válido para personas que se desplacen en silla de ruedas, y con una lesión medular como la que yo padezco, una tetraplejía, y dudaba de que lo fuese para un parapléjico.

No es válido, en el sentido de que pueden sufrir lesiones, al ser una colchoneta rígida hinchada muy duramente y que al final de ella se encuentra la embarcación salvavidas; ya que la rampa por la que se ha de deslizar puede generar incluso quemaduras y caer de manera rápida e incontrolada. Este método es válido para personas "normales", debido a que ella sí puede controlar el descenso por la colchoneta.

Pues sepa el lector, qué durante la fase de investigación para la realización de este artículo, no solo me dediqué a escudriñar las distintas legislaciones internacionales, europeas nacionales o autonómicas que tiene España, traspuestas en su ordenamiento y en vigor.

Sino que también, redacté una carta, que fue enviada mediante correo electrónico -e-mail- a distintos departamentos de las operadoras, como pueden ser:

- ❖ Relaciones públicas,
- ❖ Relaciones con la prensa
- ❖ Departamento para la atención de personas con discapacidad, o

²⁵ D. PEDRO AMENGUAL TARONJÍ, CONOCE TAMBIÉN MUY DE CERCA ESTA PROBLEMÁTICA, DEBIDO A QUE EL ESPOSO DE SU MADRE, PERO QUIEN NO ES SU PADRE BIOLÓGICO; TAMBIÉN ESTÁ EN UNA SILLA DE RUEDAS Y TIENE UNA LESIÓN MEDULAR PARECIDA A LA QUE PADEZCO YO.

POR ESTE MOTIVO SE ENCUENTRA MUY SENSIBILIZADO CON ESTE TEMA. DEBIDO A QUE LA ESTANCIA DEL MARIDO DE SU MADRE D. MIGUEL CAMPANER, EN EL HOSPITAL DE PARAPLÉJICOS DE TOLEDO DURANTE UNOS 6 MESES, FUE A LA CORTA EDAD DE 12-13 AÑOS APROX. DE D. PEDRO A.T.

~~Y DONDE ADQUIRIÓ LA SENSIBILIZACIÓN SUFICIENTE, COMO NO OBIAR Y PREOCUPARSE SOBREMNERA, POR ESTAS PERSONAS U CUALQUIER OTRA DISCAPACITADA.~~

❖ DEDICADA A UN RESPONSABLE CONCRETO DE UN DEPARTAMENTO

Con ello intenté obtener información de primera mano, sobre como aplican o tienen establecidos sus protocolos internos al respecto las distintas navieras; que operan dentro del espacio y de las aguas territoriales españolas. Alguna faltó por no tener referencias de todas, pero sí me dediqué a intentar contactar principalmente con aquellas, que operan y ofertan estancias y vacaciones idílicas y de ensueño, en sus buques de crucero.

Y sobre todo aquellas que navegan haciendo cruceros por el Mediterráneo principalmente como pueden ser:

- AIDA CRUISES
- AZAMARA
- BALEARIA
- CARNIVAL CRUISES
- CELEBRITY CRUISE
- CRYSTAL CRUISES
- GRIMALDI LINES
- MSC CRUCEROS
- NORWEGIAN CRUISES
- PONANT
- PULLMANTUR
- ROYAL CARIBBEAN
- SEABURN
- TRASMEDITERRANEA
- WINDSTAR
- FRS, S.L.U.
- FRED OLSEN, S.A.
- GRUPO ARMAS-TRASMEDITERRANEA

De todas ellas, que como se puede apreciar son bastantes, aunque como ya he dicho, *“no están todas las que son; ni son todas las que están”*. Exceptuando a dos de ellas, CARNIVAL y MSC CRUCEROS²⁶, que me respondieron mediante correo electrónico a mi petición, pero no

²⁶ MSC CRUCEROS, respondió a la carta que envié a su departamento de información corporativa y sala de prensa, y en concreto a su PR MANAGER - D^a SOFIA BASTERRA. Pero ANA ISABEL BETANCUR que ocupa el puesto de Communication Strategist, fue quien muy amablemente respondió en un principio a mi e-mail, redirigiéndome a su gabinete de prensa por creer que era periodista, en vez de un estudiante universitario, quien iba a elaborar el artículo. Me redirigió al gabinete de prensa externo de la cia naviera, porque me facilitó únicamente una dirección de correo electrónico, para que dirigiera nuevamente allí mi petición, pero a los pocos minutos me volvió a escribir pidiéndome disculpas porque había visto y no había considerado; que yo no era periodista, sino estudiante de la Universidad de Castilla-La Mancha. En este momento con este segundo correo electrónico que me envió, me pidió disculpas como ya he dicho y me conminó, a que le volviera a repetir cuáles eran mis peticiones y que colaboraría conmigo en todo lo que pudiera. A la fecha de 9 de Julio de 2021, volví a escribir nuevamente a D^a ANA ISABEL B., para pedirle por favor si pudiera facilitarme alguna información video, folleto, presentación en pdf, ... o cualquier otra cosa que

en los términos que pedía; del resto no obtuve respuesta alguna. De PULLMANTUR también, RECIBÍ CONTESTACIÓN, aunque en este caso era para comunicarme que la empresa se encuentra en concurso de acreedores y que no me podían ofrecer ninguna información sobre mi petición. Por tanto, aunque no han colaborado creo deben tener implementado algún tipo de protocolo al respecto – evacuación de PMR en caso de accidente del buque – así como realizan de manera propia, mediante una subcontrata o mediante el gestor portuario, la ayuda a persona con limitaciones, teniendo que haber establecido o proporcionar algún curso teórico-práctico de formación para su personal --oficiales y personal de a bordo, cafetería y restauración o personal de animación, personal de tierra -en el puerto o zona de embarque check-in--, de cómo tratar y manejar a este tipo de pasaje especial, como es una persona discapacitada o con algún tipo de limitación. También contacte con ANAVE (ASOC. NAVIERAS ESPAÑOLAS), a través de su jefe de prensa el SR. RAFAEL CERREZO, quien muy amablemente me facilitó información, a la misma petición que hice a las navieras. Contestándome mediante correo electrónico.

LA LEGISLACIÓN LES OBLIGA A ELLO – la directiva y el reglamento de la UE y el real decreto español, porque el convenio SOLAS, hace tímidamente una reseña al respecto-, a tener un protocolo establecido, a que el personal haya recibido una formación amplia, completa y específica de cómo tratar y manejar a este tipo de personas. Pero como ya he dicho no dudo de que sea así; desde ANAVE me dice el jefe de prensa, que las navieras tienen establecido un protocolo individualizado en cada embarcación,²⁷ pero por la ausencia de colaboración de las navieras, debería preguntarme ¿si realmente lo hacen? No dudo en ningún momento que no lo tengan establecido, son múltiples las fuentes que así lo afirman. Al contrario, creo que sí lo tienen; porque les obliga la ley y porque somos muchos los posibles usuarios de estos servicios de transporte, vacaciones, Aunque publicitan tener personal de a bordo preparado a tal menester, nunca debo negarlo ni afirmarlo con rotundidad el que no estén preparados, porque

tuvieran dentro de la compañía relacionado con mi petición. Pero a día de hoy, 13 de julio de 2021, y habiendo finalizado ya la redacción del artículo, no he recibido contestación ninguna. Por lo tanto, no puedo decir que las compañías colaboren ni que faciliten información a este respecto.

²⁷ “Los protocolos de evacuación de personas con discapacidad a bordo son específicos para cada buque. Dichos protocolos están incluidos dentro de los planes de emergencias de cada buque, elaborados según el Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque (ISM) de la Organización Marítima Internacional (OMI), y auditados por la Dirección General de la Marina Mercante.

Las navieras a las que hemos consultado nos explican que, tal y como exige el reglamento sobre los derechos de los pasajeros que viajan por mar y por vías navegables de la UE (Reglamento UE 1177/2010), los pasajeros con minusvalías tienen personal de la tripulación asignado que se ocupa del pasajero en todo momento. Dicho personal debe tener una formación especial para poder atender a los pasajeros en las operaciones de embarque, desembarque, durante el viaje y por supuesto en situaciones de emergencia.

En el caso concreto de los pasajeros en silla de ruedas, dos personas de la tripulación estarán pendientes del pasajero en todo momento, sobre todo en las operaciones de embarque y desembarque. Además, dentro de los simulacros periódicos que llevan a cabo las navieras están incluidos los distintos protocolos de actuación con personas discapacitadas para cada buque, en la que se ensayan, por ejemplo, los accesos a los botes salvavidas y otros sistemas de emergencia.”

Rafael Cerezo - Responsable de prensa

Asociación de Navieros Españoles – ANAVE

CORREO ELECTRÓNICO REMITIDO POR ANAVE - Rafael Cerezo <rcerezo@anave.es>

FECHADO EL Mar 07/09/2021 15:39

el ejemplo del COSTA CONCORDIA²⁸, donde un pasajero en una entrevista en la prensa de la época relata, cómo fue un sálvese quien pueda, el primero que se puso a salvo; el capitán.

Pero en estos días, donde la economía de costes y eficiencia de los recursos manda, la contratación de personal de países del llamado tercer mundo, -sureste asiático o bálticos, por ejemplo-: India, Bangladés, Tailandia, Filipinas, Indonesia, Moldavia, Letonia, Estonia ... donde su legislación es muy laxa y en multitud de casos no exige formación alguna; hace que este hecho pueda poner en riesgo, estas operaciones de evacuación. sino lo realiza o exige la compañía naviera.

Además, el tener que ayudar a una persona con limitaciones, anteponiendo tu propia vida; si se da el caso, es una tarea de generosidad, valentía y honradez, de haber cumplido con tu deber y un mandato asignado.

Y digo lo siguiente en forma o de manera, de mezcla entre expectación y curiosidad, porque recomiendo al lector visite las páginas web de todas ellas y compruebe por sí mismo; que todo lo ofertado es idílico, precioso, encantador, ensoñador, vamos que, (si vas en uno de sus o de estos cruceros, porque todas las navieras ofertan varios cruceros y en varios buques distintos), saldrás extasiado por todo lo que vas a ver, contemplar y admirar en todos y cada uno de los días de la estancia a bordo.

En dichas páginas web, puedes comprobar como ofertan todo tipo de viajes y estancias a bordo de sus barcos, incluyendo la estancia para una persona con discapacidad o limitaciones, debido a que ofertan en la mayoría de sus webs, camarotes especiales para este tipo de personas. Incluso te recomiendan que puedas llevar tu silla de ruedas con tu cargador si es eléctrica; para que la puedas usar y deambular por las distintas cubiertas y por el interior del buque. Eso sí, lo único que piden en el supuesto de que embarques aportando tu propia silla eléctrica, es que las baterías sean de gel.

Por tanto, la accesibilidad está presente por doquier, allá donde te encuentres en el barco; con esto intentan cumplir con la legalidad vigente estatal y europea, que analizamos en páginas anteriores, y que no voy a entrar ahora a criticar, debatir y encontrar fallos de si están o no, bien adaptados en su totalidad, porque no tengo experiencia como crucerista.

Un ejemplo puede ser como lo publicita en su web, CARNIVAL CRUISES – por escoger una de ellas -- .

“Instalaciones y servicios para huéspedes con discapacidades:

En Carnival, estamos dedicados a ofrecer una experiencia de crucero divertida y memorable a todos nuestros huéspedes. Nuestro equipo de miembros de la tripulación capacitados ofrece un servicio atento y nuestros barcos tienen una variedad de características accesibles para garantizar que nuestros huéspedes con discapacidades tengan un crucero relajante y agradable. Estamos trabajando en modificaciones adicionales a nuestros barcos y servicios para mejorar aún

²⁸ Un español, entre los fallecidos por el accidente de un crucero de lujo en Italia
20 MINUTOS FECHA: 16/2/2012 SECCIÓN: INTERNACIONAL DIARIO:
AGENCIAS / VÍDEO: ATLAS NOTICIA 16.01.2012 - 12:43H AUTOR:
CONSULTA: 21/7/021 RECURSO GRATUITO ON-LINE, PAG. WEB: ULTIMA
HTTPS://WWW.20MINUTOS.ES/NOTICIA/1276080/0/CRUCERO-ITALIA/MUERTOS/MILES-
PASAJEROS/?AUTOREF=TRUE

más la experiencia del huésped. Busque actualizaciones de esta página periódicamente para obtener más detalles.

Si bien brindamos un servicio atento, no proporcionamos asistencia de cuidado personal personalizada, y todos los huéspedes deben poder proporcionar dicha atención por sí mismos (por ejemplo, realizar tareas personales como comer, vestirse, ir al baño, bañarse y moverse por el barco). Una vez a bordo, nuestra tripulación no proporcionará ninguna asistencia con tales tareas personales.

ACCESO GENERAL

Hemos hecho modificaciones sustanciales a nuestros barcos, para ayudar a que sean más fáciles de navegar. Nuestros barcos cuentan con ascensores accesibles en cada banco de ascensores, equipados con controles táctiles al alcance de los huéspedes que utilizan sillas de ruedas y señales audibles para los huéspedes que son ciegos o tienen visión limitada.

Las rutas accesibles están disponibles en la mayoría de las áreas de la nave y se colocan señales para ayudarlo a localizar estos caminos. Las mesas accesibles están disponibles en los comedores de cada barco. Además de los comedores principales, cada barco ofrece una variedad de opciones gastronómicas accesibles dentro de las áreas de comedor informales de Lido Deck y otros lugares de restaurantes. El servicio de habitaciones las 24 horas también está disponible para todos nuestros huéspedes. Los ascensores de piscina solo están disponibles en Carnival Horizon, Carnival Panorama, Carnival Radiance, Carnival Sunrise, Carnival Vista y Mardi Gras, todos los cuales tienen un límite de peso de 300 libras.

Para cada barco, los diagramas de rutas accesibles, camarotes accesibles y baños públicos accesibles están disponibles a continuación. Utilice nuestros planes de cubierta PDF accesibles para localizar habitaciones accesibles, mientras que los planos de cubierta interactivos le permiten obtener fácilmente más detalles sobre una habitación en particular, incluidas las dimensiones, cuando busca por número de habitación.”

WEB CARNIVAL CRUISES: [Instalaciones y servicios para huéspedes con discapacidades | carnaval \(carnival.com\)](https://www.carnival.com/cruises/accessible)

En cuanto a los camarotes²⁹ que ofertan para las personas con discapacidad, hay de varios tipos: como son el individual adaptado con espacio suficiente como para poder moverte

²⁹ Los camarotes tienen un diseño especial, SEGÚN LA NAVIERAS, PERO SON SIMILARES EN TODAS ELLAS, HE AQUÍ UNOS EJEMPLOS.

CARNIVAL CRUISES → Tenemos cuatro clasificaciones de camarotes:

Cabinas totalmente accesibles (FAC): Estos camarotes están diseñados para ser uso de huéspedes con movilidad muy limitada o sin movilidad, que requieren el uso regular de una silla de ruedas, scooter u otros dispositivos de asistencia similares. **Las cabinas totalmente accesibles** contienen elementos accesibles que incluyen espacio de giro, rutas accesibles en todo el camarote y un baño accesible. Además, los baños contienen barras de agarre y asientos de ducha.

Cabinas totalmente accesibles – Enfoque de un solo lado (FAC-SSA): Estos camarotes están diseñados para su uso por huéspedes con movilidad muy limitada o nula, que requieren el uso regular de una silla de ruedas, scooter u otros dispositivos de asistencia similares.

Cabinas totalmente accesibles : el enfoque de lado único es un tipo de FAC que proporciona una ruta accesible y un espacio de piso despejado en un solo lado de la cama, en camarotes configurados para proporcionar solo una cama. En un camarote configurado para proporcionar dos camas, el espacio libre estará entre las camas, con un lado de cada cama obteniendo una

ruta accesible. Además, estos camarotes tienen un baño accesible que contiene barras de agarre y asientos de ducha.

Cabinas accesibles ambulatorias (CAA): Estos camarotes están diseñados para su uso por huéspedes con limitaciones de movilidad, que no requieren el uso regular de una silla de ruedas, scooter u otros dispositivos de asistencia similares. Por ejemplo, **las cabinas accesibles ambulatorias** son ideales para los huéspedes que solo usan un dispositivo de asistencia (como un basurero o un andador) para recorrer distancias más largas, y que pueden beneficiarse de ciertas características accesibles como barras de agarre, para ayudar con el equilibrio. Por favor, tenga en cuenta que este tipo de camarote tiene un paso en el baño y el balcón (si corresponde).

Cabinas estándar: Estos camarotes tienen una puerta de entrada que mide aproximadamente 22 " (55.9 cm), un labio de 8 " (20.3 cm) en el baño de la cabina, un labio de 4 " (10.2 cm) en el puesto de ducha y un labio de 7 " (17.8 cm) en el balcón (si corresponde). Al igual que con todas las reservas de Carnaval, los camarotes dentro de cada categoría se asignan por orden de llegada. Por lo tanto, es recomendable reservar un camarote accesible o modificado con antelación. Si un camarote accesible es reservado por un huésped que no necesita las características de accesibilidad en el camarote, en cualquier momento pueden ser trasladados a un camarote no accesible con el fin de acomodar a un huésped con una discapacidad.

Al igual que con todas las reservas de Carnaval, los camarotes dentro de cada categoría se asignan por orden de llegada. Por lo tanto, es recomendable reservar un camarote accesible o modificado con antelación. Si un camarote accesible es reservado por un huésped que no necesita las características de accesibilidad en el camarote, en cualquier momento pueden ser trasladados a un camarote no accesible con el fin de acomodar a un huésped con una discapacidad.

ROYAL CARIBBEAN → Los camarotes para huéspedes con necesidades especiales tienen de 14 m² a 27 m² y ofrecen un radio de giro de un metro y medio junto a la cama, en los baños y áreas de descanso, para que puedas maniobrar fácilmente. ... se guardan para las personas con necesidades especiales hasta que se reservan todos los demás camarotes de la misma categoría... les pedimos a nuestros huéspedes que completes un formulario. ...Si un huésped tiene una reserva en un camarote para huéspedes con necesidades especiales y no tiene problemas para desplazarse u otro tipo de discapacidad que requiera las características que ofrecemos en estos camarotes, es posible que lo traslademos a otro camarote para alojar a un huésped que sí lo requiera ... Ten en cuenta que investigaremos en caso de un posible uso indebido de los camarotes para huéspedes con necesidades especiales si existen causas suficientes para creer que se han reservado en forma fraudulenta y que tomaremos las medidas que correspondan.

CARACTERÍSTICAS DE LOS CAMAROTES PARA HUÉSPEDES CON NECESIDADES ESPECIALES:

- Ancho de la puerta de acceso al camarote: 81,3 cm a 86,3 cm aproximadamente, según la nave
- Ancho de la puerta del baño: 81,3 cm a 86,3 cm aproximadamente, según la nave
- Sin umbral inferior en la puerta de acceso al camarote
- Umbral del baño con pendiente
- Barras para afirmarse en el baño
- Lavamanos y tocador de baja altura en el camarote
- Ducha con acceso para silla de ruedas y banca
- Banca plegable en la ducha
- Rociador de ducha portátil
- Barras más bajas en los armarios
- Nevera en el camarote, previa solicitud
- Elevador para asiento de inodoro (la mayoría mide de 43 a 48 cm de alto); sillas con orinal disponibles. Solicitar antes de la salida
- Balcones para huéspedes con necesidades especiales en camarotes seleccionados
- Caja fuerte a menor altura, excepto en el Majesty of the Seas, cuyas cajas fuertes están ubicadas en el Mostrador de atención al huésped

en interior o el doble con espacio interior suficiente también para poder moverte en el interior igualmente. Y luego otros en el que aún, estando adaptado no son tan accesibles, porque no puedes moverte por el interior, si te desplazas en silla de ruedas, porque están destinados a personas con algo menos de movilidad permanente reducida, es decir, a personas que se puedan mover con bastones o andador o algún tipo de ayuda menor, pero siguen teniendo una limitación, física, sensorial, auditiva, visual, etc.

También ofrecen ayuda dentro del buque, por ejemplo: como lo publicita o advierte en su web Royal Caribbean, - POR ESCOGER UNA DE ELLAS- aunque también lo hacen prácticamente todas en los mismos términos.

“ASISTENCIA A BORDO DEL CRUCERO

Ayudaremos de manera razonable a nuestros huéspedes que tienen problemas para desplazarse, para que puedan acceder a las áreas del barco de difícil acceso.

TRANSPORTE DESDE EL BARCO A TIERRA

En algunos puertos, el barco deberá anclar alejado de la costa, de manera que los huéspedes se trasladarán a tierra en barcos auxiliares. Aun cuando se haya programado que el barco fuera a atracar en un muelle, es posible que debamos cambiar a barcos auxiliares. Los huéspedes que utilicen dispositivos de asistencia y que no puedan dar algunos pasos no podrán subir a los barcos auxiliares, a menos que haya disponible un sistema de transbordo rodado.

Los huéspedes deben estar en condiciones de dar algunos pasos y usar una silla de ruedas manual plegable a fin de que puedan subir con seguridad a la mayoría de los barcos auxiliares. Además, los carritos para huéspedes con necesidades especiales y las sillas de ruedas con motor no se pueden llevar en los barcos auxiliares, a menos que estos cuenten con un sistema de transbordo rodado disponible. Haz las consultas pertinentes con respecto a este sistema en el Mostrador de atención al huésped cuando estés a bordo. Ten en cuenta que no se garantiza la disponibilidad del sistema de transbordo rodado.

El clima, las condiciones del mar y otros factores pueden impedir el traslado en barcos auxiliares. Nuestra preocupación principal es la seguridad de nuestros huéspedes y de la tripulación. El capitán y su personal tomarán la decisión final en cuanto al traslado de los huéspedes y sus dispositivos de asistencia de acuerdo con las condiciones de seguridad.

Si los huéspedes no pueden trasladarse a los barcos auxiliares o desembarcar a causa de estas

Nota: las suites para huéspedes con necesidades especiales tienen duchas especiales sin bañera, excepto en el Quantum of the Seas.

TEXTO EXTRAÍDO DE LA WEB DE ROYAL CARIBBEAN, Y CARNIVAL CRUISES, PERO EN OTRAS CIAS APARECE DE MANERA SIMILAR. ULTIMA CONSULTA 13 DE JULIO DE 2021.

WEB CARNIVAL CRUISES, ON-LINE: [Instalaciones y servicios para huéspedes con discapacidades | carnaval \(carnival.com\)](#)

WEB ROYAL CARIBBEAN, ON-LINE: [Camarotes para huéspedes con necesidades especiales | Accesibilidad del crucero | Royal Caribbean Cruises](#)

circunstancias, no se efectuarán reembolsos ni reintegros por los puertos donde no puedan desembarcar. Aunque comprendemos tu decepción, la seguridad de nuestros huéspedes y de nuestra tripulación está primero.”³⁰

Junto con algún que otro “michelín y kilillo” de más, por el todo incluido; o la “Visa” rozando el límite de su crédito; por los gastos desmesurados y por algún capricho que nos hemos permitido, dentro de las boutiques y tiendas o en la zona de ocio – entiéndase casino, si es que lo hubiese a bordo- del buque.

9.- CONCLUSIÓN.-

A parte de todo lo anteriormente expuesto, podemos decir qué, Y A MODO DE CONCLUSIÓN:

1.- Las navieras cumplen con la obligación del mandato de los convenios internacionales (suscritos y ratificados por los países, donde radica la empresa o tiene su sede social o bien donde se abandera el buque, a título individual o por la UE) y de la/-as directiva/-as europea/-as: **“DIRECTIVA 2009/45/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 6 de mayo de 2009 sobre las reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje”**, modificado posteriormente por otras directivas como son **“DIRECTIVA 2010/36/UE DE LA COMISIÓN de 1 de junio de 2010 por la que se modifica la Directiva 2009/45/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje”** o la **“DIRECTIVA (UE) 2017/2108 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 15 de noviembre de 2017 por la que se modifica la Directiva 2009/45/CE sobre las reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje.”** y el **CONVENIO SOLAS 74** y posteriores modificaciones como pueden ser la de 1990, (denominado como SOLAS90, que es el último que esta realizado Y APROBADO por la OMI). Y por ultimo **EL REGLAMENTO (UE) N.º 1177/2010 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 24 de noviembre -de 2010-, sobre los derechos de los pasajeros que viajan por mar y por vías navegables y por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 2006/2004**

Lo cumplen como muy bien publicitan, adaptando los camarotes con distintos tipos de adaptaciones, los pasillos, los ascensores, las zonas de embarque, los comedores-cafeterías-restaurantes, las zonas de ocio, teatros, cubiertas superiores o solárium, paseo central del barco, etc. O lo que lo mismo, toda aquella zona donde puede tener un poco más amplio el espacio, a pesar de perder en esa zona unos m2 que de otra manera podrían dedicar a aumentar el número de pasajeros normales. Y no discriminando a ninguna persona en cuanto hacen reservas de pasaje y estancias en sus cruceros. Prestándoles toda la ayuda posible y necesaria adaptada a las necesidades de cada individuo. Desde antes incluso del embarque, como es la zona portuaria.

2.- Respecto de las medidas de seguridad y los medios de evacuación, pues la normativa obliga a llevar cierto tipo de medidas y medios dependiendo del tipo de buque. Aunque hay una serie de medidas y medios que son comunes a todos los tipos: A, B, C, y D. Las navieras tampoco

³⁰ Texto extraído web ROYAL CARIBBEAN. WEB: [Asistencia a bordo y en alta mar | Cruceros accesibles para discapacitados | Royal Caribbean Cruises](#)

se arriesgan a no cumplir la normativa, la cumplen y así evitan cualquier tipo de sanción , multa o lo peor, la retirada o la no renovación de la concesión de licencias de explotación o marítimas para navegar por ciertas rutas ya establecidas.

3.- Pero aquí no dudo ni mucho ni nada, que, para las medidas de seguridad y los medios de evacuación en caso de accidente, tengan algún protocolo específico o genérico, sino son individualizados para cada embarcación, y ha de estar encaminado al rescate de personas con limitaciones o discapacitadas, independientemente de su tipo de limitación, ya sea sensorial, auditiva, cognitiva, física, mental,

Y esto creo es así, porqué, aunque piden que con la reserva se comunique esta situación a fin de o para (y es mí parecer reitero), tener el suficiente espacio temporal y cognitivo desde la reserva, para preparar la estancia del pasajero discapacitado. Y en un último y extremo supuesto de, formar o desplazar a alguna o algunas personas al buque, y que puedan tener conocimientos suficientes, de cómo tratar con esa persona limitada; y sino para darle y formarle de manera rápida y apresurada para tales menesteres. Formar con cursos intensivos de varios días o cursillos de cierta calidad y contenido minimalista, organizados por alguno de los departamentos de la naviera o contratándolo con terceros especializados en ello.

4.- La diversa normativa al RESPECTO NO ESTABLECE PROTOCOLO, NI DA PAUTA O FORMA, NI MODO O MANERA ALGUNA, EN CUANTO A CÓMO HACERLO. Deja a cada estado o empresa que establezcan sus propias normas. Tampoco lo hace en cuanto, a que prioridad se les han de dar a estas personas, como se les debe de evacuar, ni que posición deben ocupar según el tipo de medio empleado: barca salvavidas, balsa salvavidas o MES, o cualquier otra directriz, dependiendo de la situación de emergencia que se este dando. Termine este que no me fue aclarado inclusive por el representante de la asoc. de navieras.

Nuestra legislación, que va un poco más allá, que las normativas europeas y el convenio internacional, pide que haya formación específica para el personal de tierra, en los muelles y zonas de embarque-desembarco o cualquiera otra zona específica para esto. Y que es el encargo de ayudar, asistir y tratar a este pasaje especial, pasaje que presenta limitaciones de cualquier tipo. Pero el legislador aquí sí ha dado instrucciones o ha puesto empeño, en que el personal encargado de hacer el embarque lo tenga, pero no deja tan claro que sea así con el de a bordo, aunque por analogía, se interpreta que también han de recibir dicha formación, siendo las navieras o a un tercero que se lo contrate, quien será la encargada de formarle.

5.- A las navieras que mandé la carta vía e-mail, y que líneas más arriba, le di cuenta de ello al lector, (y que reproduzco íntegramente en el ANEXO 4) y que fueron aproximadamente 15, entre ellas algunas de las más importantes a nivel mundial o europeo como:

- CARNIVAL CRUISES
- GRIMALDI LINES
- MSC CRUCEROS
- NORWEGIAN CRUISES
- ROYAL CARIBBEAN

O las mas conocidas o principales españolas como son:

- TRASMEDITERRÁNEA

- PULLMANTUR
- BALEARIA
- ARMAS*

*ARMAS es una empresa naviera española del GRUPO TRASMEDITERRÁNEA y con sede social en LAS PALMAS DE G.C. –ISLAS CANARIAS-, y que opera líneas regulares de pasajeros, principalmente en estas islas, pero también opera dentro de la península con líneas entre la península y las Islas Baleares, entre la península y las Islas Canarias, en las Islas Baleares entre sí, y por último entre la península y el norte de África.

De las navieras, o mejor dicho de su departamento de prensa o relaciones públicas, o incluso algunas tienen un departamento específico, para tratar con las personas con discapacidad, al que dirigí mi petición en la carta vía e-mail, y en algún caso concreto inclusive intenté contactar con una persona designada específicamente a tal efecto; en la web de la compañía y a quien envié el e-mail; no recibí contestación alguna, hubo silencio. La no colaboración es un síntoma de que algo pasa o algo falla.

6.- Yo como persona y minusválido, (palabra que no me gusta y detesto, para definir mi situación, ya que no valgo menos que cualquier otro individuo, simplemente por el hecho de tener una lesión medular y una discapacidad que me limita como persona, a tener que depender de terceros para realizar ciertas actividades de la vida diaria), pienso que al no colaborar, no quieren informar de si tienen establecido un protocolo específico, adecuado y consensuado con asociaciones o entidades representativas de personas con limitaciones y de cualquiera otros actores implicados.

Por ejemplo, me viene a la memoria el caso del hundimiento por el accidente, provocado al acercarse sobre manera a un risco de la isla de Giglio en Italia, por el capitán del buque Costa Concordia en el año 2012, en donde hubo fallecidos por la negligencia del capitán. Algunos de los que perecieron fueron personas discapacitadas; como es el caso de un español de Mallorca de 68 años discapacitado psíquico. En un artículo de prensa, de la época; hay una frase demoledora, y que dice lo siguiente: **"LA TRIPULACIÓN NO SABÍA BAJAR LOS BOTES NI COLOCARSE LOS CHALECOS"**³¹. Y yo me pregunto: leyendo la frase, que es la declaración de algún pasajero del malogrado crucero, ¿hubieran sabido tratar a una persona discapacitada?; ¿realmente tenía el personal del barco la formación que exige la ley y las navieras publicitan.

Por consiguiente, las navieras aun teniendo establecido un plan y protocolo individualizado para cada uno de buques de gran pasaje, no deben tener establecido un exhaustivo control sobre el protocolo de evacuación, la formación de los tripulantes o no quieren hacerlo público, por los posibles fallos que puedan tener y que se pueden encontrar. Hecho que les ayudaría a mejorar y garantizar la seguridad e cualquier caso o supuesto.

³¹ Un español, entre los fallecidos por el accidente de un crucero de lujo en Italia DIARIO:
 20 MINUTOS FECHA: 16/2/2012 SECCIÓN: INTERNACIONAL AUTOR:
AGENCIAS / VÍDEO: ATLAS NOTICIA 16.01.2012 - 12:43H ULTIMA
 CONSULTA: 21/7/021 RECURSO GRATUITO ON-LINE, PAG. WEB:
 HTTPS://WWW.20MINUTOS.ES/NOTICIA/1276080/0/CRUCERO-ITALIA/MUERTOS/MILES-
 PASAJEROS/?AUTOREF=TRUE

Protocolos y formación que afectan siempre a las personas con limitaciones embarcadas en sus buques de pasajeros, con salida, escala o destino en la UE.

Protocolo que, si publicitase en sus webs igual que publicitan las adaptaciones, darían pie a que hubiera un mayor número de cruceristas en situación de dependencia, es decir, de personas con limitaciones.

¿Cómo podrían publicitar esto? Fácilmente, mediante la publicación en su página web de vídeos de los simulacros, que realizasen mientras se realiza el adiestramiento del personal y donde se viese claramente cómo se realiza, junto con que medios se emplean (y que por tanto los buques de la compañía tienen como parte de su dotación); en la evacuación de una persona discapacitada (para esto recomiendo, como discapacitado o persona con limitaciones que soy, que se hiciese con una persona con una discapacidad severa y grande, un gran dependiente; ya que sería el caso más extremo. En ese supuesto, el simulacro podría ser o sería lo más real posible, de cómo se desarrollaría en caso de una emergencia dentro del barco. Aunque esta se desarrollase en tierra, o en un medio acuático dentro de tierra firme, como puede ser un lago o pantano o una piscina, etcétera).

Las navieras en caso de no tener establecido un protocolo de actuación, creo no es el caso de ninguna, (aunque me arriesgo a ser muy pesado y reiterativo, no han colaborado), así como la formación de sus tripulaciones, para la evacuación de personas con discapacidad; aun exigiéndolo la ley española, se arriesgan y siguen prestando sus servicios, sin saber si sus tripulaciones están preparadas y con la suficiente formación, para ello. Y al tiempo de esto hacer saber al público como de preparados y aventajados respecto a la competencia están.

Con ello se arriesgan a que el estado español; con el Real Decreto 1554/2007, de 23 de NOV, que pide que esté realizado en cuanto a la formación; les realice una inspección de manera aleatoria, donde detecte esta anomalía o falta de preparación del personal embarcado, y a partir de entonces incoe un expediente sancionador, según el procedimiento que esté establecido, sancionando con una multa económica o que les deniegue el acceso y amarre de los buques a sus puertos, hasta que dicha anomalía este subsanada.

7.- Si de la ley emanada desde la UNIÓN EUROPEA, como ley de mínimos; ni tampoco por las leyes estatales de cualquier país comunitario, establecen un protocolo de base o mínimo, estableciendo con esto una manera o forma de evacuación, específicamente en su articulado; o bien un mandato específico para que, mediante una enmienda, un artículo, un anexo a la ley o cualquier otra forma que obligue a tenerlo y se establezca como obligatorio y necesario. El que las navieras lo elaboren, aunque ya he dicho en líneas anteriores que cada buque cuenta con el suyo específico, lo contemplen dentro de sus planes y así, tener y poseer este tipo de protocolo mínimo y a partir de aquí adaptar el de cada embarcación. Protocolo mínimo que bien puede servir para publicitar e informar tanto al usuario como a cualquier otro interesado. Pero las navieras no lo hacen de esta manera.

8.- Así desde aquí pediría a las autoridades, que lo incluyan en las legislaciones que correspondan a su jurisdicción como obligatorio, y que se haga de manera que las navieras, se vean obligadas a tener que hacer:

- mediante la redacción de un proyecto,
- presentarlo a la autoridad competente para su aprobación,
- su revisión temporal cada x años, etc.,

un protocolo de evacuación de personas con limitaciones independientemente de la que padezcan.

9.- Al mismo tiempo que haya un cierto número de personal especializado mediante cursos específicos, homologados y actualizados para esta tarea, entre los que componen la totalidad de la tripulación del buque – oficiales, personal de a bordo, personal de mantenimiento, personal de animación, personal de servicios, ...-. Pero sobre todo entre los oficiales, a ellos les debe exigir la administración una formación específica al respecto. Y que verdaderamente se establezca un control sobre dicha formación, de forma o manera exhaustiva y auditable, con controles y exámenes temporales cada X años, por terceros y por el estado. Controles que impliquen una mejora de dichos protocolos y la eliminación de posibles fallos y errores, así como la incorporación y puesta en práctica y prueba de nuevas tecnologías y soluciones experimentales o no de formas de rescate y evacuación

10.- Que se priorizase la evacuación de las personas con limitaciones, debido a que estas personas necesitan de ayuda y una vez puesta a salvo en el medio correspondiente; por ser las personas que en costo de tiempo para ponerse a salvo más van a consumir, al tener que ser ayudadas por terceros para su evacuación, este personal con la formación específica para ello; también ayudarán al resto del pasaje en su salida a los medios de evacuación.

---ANEXOS---

ANEXOS

ANEXO 1:

**CONVENIO SOLAS 1974, PARA LA PRESERVACIÓN
DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR. EXTRACTO**

CAPITULO 2. PARTE D. REGLAS 12 Y 13

PARTE D Evacuación

Regla 12

Notificaciones para la tripulación y los pasajeros

1 Finalidad

La finalidad de la presente regla es que se informe de un incendio a la tripulación y a los pasajeros para efectuar una evacuación segura. Para este fin se prescribirá la instalación de un sistema de alarma general de emergencia y un sistema megafónicos.

2 Sistema de alarma general de emergencia

Para notificar un incendio a la tripulación y a los pasajeros se utilizará el sistema de alarma general de emergencia prescrito en la regla III/6.4.2.

3 Sistemas megafónicos de los buques de pasaje

En todos los espacios de alojamiento y de servicio, puestos de control y cubiertas expuestas se dispondrá de un sistema megafónico o de otro medio eficaz de comunicación que cumpla lo dispuesto en la regla III/6.5.

Regla 13

Medios de evacuación

1 Finalidad

La finalidad de la presente regla es que se provean los medios de evacuación necesarios para que las personas a bordo puedan llegar de forma rápida y segura a la cubierta de embarco en los botes y balsas salvavidas. Para ello, se cumplirán las siguientes prescripciones funcionales:

- .1 se proveerán vías de evacuación seguras;
- .2 todas las vías de evacuación se mantendrán en buen estado y libres de obstáculos; y
- .3 se proveerán las ayudas adicionales para la evacuación que sean necesarias para garantizar la accesibilidad, una señalización clara y la configuración adecuada para las situaciones de emergencia.

2 Prescripciones generales

2.1 Salvo que se disponga expresamente lo contrario en la presente regla, existirán por lo menos dos medios de evacuación rápidos y muy separados entre sí desde todos los espacios o grupos de espacios.

2.2 Los ascensores no se considerarán como constitutivos de uno de los medios de evacuación prescritos en la presente regla.

3 Medios de evacuación desde los puestos de control, espacios de alojamiento y espacios de servicio

3.1 Prescripciones generales

3.1.1 Se dispondrán escaleras y escalas que proporcionen medios rápidos de evacuación hacia la cubierta de embarco en los botes y balsas salvavidas desde todos los espacios de alojamiento de los pasajeros y de la tripulación y desde los espacios, que no sean espacios de máquinas, en que normalmente trabaje la tripulación.

3.1.2 Salvo que se disponga expresamente lo contrario en la presente regla, estará prohibido que haya un pasillo, vestíbulo o parte de un pasillo desde el cual sólo exista una vía de evacuación. Se permitirán los pasillos ciegos en los espacios de servicio que sean de utilidad práctica para el buque, tales como las estaciones de toma de fueloil y los pasillos transversales de servicio, a condición de que tales pasillos ciegos estén separados de las zonas de alojamiento de la tripulación y no pueda accederse a ellos desde las zonas de alojamiento de los pasajeros. Asimismo, la parte de un pasillo cuya profundidad no sea superior a su anchura se considerará un nicho o un ensanche local y estará permitida.

3.1.3 En los espacios de alojamiento y de servicio y en los puestos de control todas las escaleras tendrán armazón de acero, salvo en los casos en que la Administración apruebe la utilización de otro material equivalente.

3.2 Medios de evacuación de los buques de pasaje*

3.2.1 Evacuación desde espacios situados por debajo de la cubierta de cierre

3.2.1.1 Por debajo de la cubierta de cierre, cada compartimiento estanco o cada espacio o grupo de espacios que tenga las mismas restricciones estará provisto de dos medios de evacuación, uno de los cuales, por lo menos, será independiente de las puertas estancas. Excepcionalmente, la Administración podrá aceptar que sólo haya un medio de evacuación en los espacios de la tripulación en los que sólo se entre ocasionalmente si la vía de evacuación es independiente de las puertas estancas.

3.2.1.2 Cuando la Administración haya concedido una exención en virtud de lo dispuesto en el párrafo 3.2.1.1, el único medio de evacuación habrá de cumplir su objetivo con la debida seguridad. No obstante, las escaleras tendrán una anchura libre no inferior a 800 mm e irán provistas de pasamanos a cada lado.

3.2.2 Evacuación desde espacios situados por encima de la cubierta de cierre

Por encima de la cubierta de cierre habrá como mínimo dos medios de evacuación desde cada zona vertical principal o espacio o grupo de espacios que tenga las mismas restricciones. Uno de esos medios, por lo menos, dará acceso a una escalera que constituya una salida vertical.

3.2.3 Acceso directo a los troncos de escalera

Los troncos de escalera situados en espacios de alojamiento y espacios de servicio tendrán acceso directo a los pasillos y serán de amplitud suficiente para evitar que se produzcan aglomeraciones, habida cuenta del número de personas que tengan que utilizarlos en caso de emergencia. Dentro del perímetro de tales troncos sólo podrán instalarse servicios públicos, armarios de material incombustible para el almacenamiento del equipo de seguridad no peligroso y mostradores de información. Sólo se permitirá que tengan acceso directo a esos troncos de escalera los espacios públicos, pasillos, ascensores, servicios públicos, espacios de categoría especial, y espacios abiertos de carga rodada a los que tengan acceso los pasajeros, otras escaleras de evacuación prescritas en el párrafo 3.2.4.1 y zonas exteriores. Los pasillos pequeños o "vestíbulos" utilizados para separar un tronco de escalera cerrado de las cocinas o de las lavanderías principales podrán tener acceso directo a la escalera a condición de que tengan un área de cubierta mínima de 4,5 m² y una anchura no inferior a 900 mm y contengan una manguera contraincendios.

3.2.4 Descripción de los medios de evacuación

3.2.4.1 Por lo menos uno de los medios de evacuación prescritos en los párrafos 3.2.1.1 y 3.2.2 consistirá en una escalera de fácil acceso en un tronco cerrado que proteja de modo continuo contra el fuego desde el nivel donde arranque hasta la cubierta que corresponda para embarcar en los botes y balsas salvavidas, o hasta la cubierta de intemperie más alta si la de embarco no llega hasta la zona vertical principal de que se trate. En este último caso se dispondrá de acceso directo a la cubierta de embarco mediante escaleras y pasillos exteriores abiertos, así como de alumbrado de emergencia prescrito en la regla III/11.5, y de pisos antideslizantes. Los contornos situados frente a escaleras y pasillos abiertos exteriores que formen parte de una vía de evacuación, y los situados en puntos en los que su fallo durante un incendio impediría llegar hasta la cubierta de embarco, tendrán la integridad al fuego que les corresponda según lo dispuesto en las tablas 9.1 a 9.4, incluidos los respectivos valores de aislamiento.

3.2.4.2 Los accesos a las zonas de embarco en botes y balsas salvavidas desde los troncos de escalera se protegerán, ya sea directamente o mediante vías de evacuación internas protegidas que tengan los valores de integridad al fuego y de aislamiento para troncos de escalera que se determinen de acuerdo con lo dispuesto en las tablas 9.1 a 9.4.

3.2.4.3 Las escaleras que sólo den servicio a un espacio y a una plataforma de éste no serán consideradas como constitutivas de uno de los medios de evacuación prescritos.

3.2.4.4 Cada nivel de un atrio dispondrá de dos medios de evacuación, uno de los cuales tendrá acceso directo a un medio de evacuación vertical cerrado que cumpla lo prescrito en el apartado 3.2.4.1.

3.2.4.5 La anchura de las vías de evacuación, así como el número de éstas y la continuidad, se ajustarán a lo prescrito en el Código de Sistemas de Seguridad contra Incendios.

ANEXO 2

DIRECTIVA UE 2009/45/ CE DEL PARLAMENTO

Y EXTRACTO

Artículo 4

Clases de buques de pasaje

1. Los buques de pasaje se dividirán en las clases siguientes, según las zonas en que operen:
 - «Clase A» buques de pasaje que realizan travesías nacionales distintos de los definidos para las clases B, C y D.
 - «Clase B» buques de pasaje que realizan travesías nacionales en las que no se alejan más de 20 millas de la línea de la costa, contadas a la altura media de la marea, donde pueden refugiarse los pasajeros en caso de naufragio.
 - «Clase C» buques de pasaje que realizan travesías nacionales por zonas marítimas donde la probabilidad de que se supere una altura característica de las olas de 2,5 metros es inferior al 10 % en un período de un año —si el buque va a utilizarse todo el año— o un período determinado de inferior duración —si el buque va a utilizarse exclusivamente durante dicho período (por ejemplo, en verano)—, y que no se alejan en ningún momento más de 15 millas de un abrigo ni más de 5 millas de la línea de la costa —contadas a la altura media de la marea—, donde pueden refugiarse los pasajeros en caso de naufragio.
 - «Clase D» buques de pasaje que realizan travesías nacionales por zonas marítimas donde la probabilidad de que se supere una altura característica de las olas de 1,5 metros es inferior al 10 % en un período de un año —si el buque va a utilizarse todo el año— o en un período determinado de inferior duración —si el buque va a utilizarse exclusivamente durante dicho período (por ejemplo, en verano)—, y que no se alejan en ningún momento más de 6 millas de un abrigo ni más de 3 millas de la línea de la costa —contadas a la altura media de la marea—, donde pueden refugiarse los pasajeros en caso de naufragio.
2. Cada Estado miembro:
 - a) establecerá y actualizará, cuando sea necesario, una lista de zonas marítimas bajo su jurisdicción a efectos de la utilización, durante todo el año o, según proceda, durante períodos regulares de inferior duración, de las clases de buques, aplicando los criterios de clasificación enunciados en el apartado 1;
 - b) publicará la lista en una base de datos pública que se podrá consultar en el sitio de Internet de la autoridad marítima competente;
 - c) notificará a la Comisión la localización de dicha información y cuándo se introducen modificaciones en la lista.
3. En cuanto a las naves de gran velocidad, serán de aplicación las categorías definidas en los apartados 1.4.10 y 1.4.11 del Capítulo 1 del Código de naves de gran velocidad.

Artículo 8

Prescripciones de seguridad para las personas con movilidad reducida

1. Los Estados miembros velarán por que se adopten las medidas apropiadas, basándose, en la medida de lo factible, en las directrices del Anexo III, para que las personas con movilidad reducida puedan tener acceso seguro a todos los buques de pasaje de las clases A, B, C y D y a todas las naves de pasaje de gran velocidad, utilizados para el transporte público, con quillas que estuviesen colocadas o que se encontrasen en una fase similar de construcción a partir del 1 de octubre de 2004.
2. Los Estados miembros consultarán a las organizaciones representativas de las personas con movilidad reducida y cooperarán con ellas en lo relativo a la aplicación de las directrices incluidas en el Anexo III.
3. A efectos de la modificación de los buques de pasaje de las clases A, B, C y D y de las naves de pasaje de gran velocidad utilizados para el transporte público, con quillas que estuviesen colocadas o que se encontrasen en una fase similar de construcción antes del 1 de octubre de 2004, los Estados miembros aplicarán las directrices del Anexo III en la medida en que sea razonable y práctico desde el punto de vista económico.

Los Estados miembros elaborarán un plan de acción nacional sobre las modalidades de aplicación de las directrices a dichas naves y buques. Los Estados miembros notificarán a la Comisión dichos planes de acción nacionales a más tardar el 17 de mayo de 2005.
4. A más tardar el 17 de mayo de 2006 los Estados miembros informarán a la Comisión sobre la aplicación del presente artículo en relación con todos los buques de pasaje contemplados en el apartado 1, los buques de pasaje contemplados en el apartado 3 y certificados para transportar más de 400 pasajeros y todas las naves de pasaje de gran velocidad.

ANEXO I

PRESCRIPCIONES DE SEGURIDAD APLICABLES A LOS BUQUES DE PASAJE NUEVOS Y EXISTENTES EN TRAVESÍAS NACIONALES

Índice

CAPÍTULO III — DISPOSITIVOS Y MEDIOS DE SALVAMENTO

1. Definiciones (R 3)
2. Comunicaciones, embarcaciones de supervivencia, botes de rescate y dispositivos individuales de salvamento (R 6 + 7 + 18 + 21 + 22)
3. Alarma de emergencia, instrucciones de orden operacional, manual de formación, cuadro de obligaciones y consignas para casos de emergencia (R 6 + 8 + 9 + 19 + 20)
4. Dotación de la embarcación de supervivencia y supervisión (R 10)
5. Medios para efectuar la reunión y el embarco en las embarcaciones de supervivencia (R 11 + 23+ 25)
- 5-1. Prescripciones aplicables a los buques de pasaje de transbordo rodado (R 26)
- 5-2. Zonas de aterrizaje y de evacuación para helicópteros (R 28)
- 5-3. Sistema de apoyo para la toma de decisiones de los capitanes (R 29)
6. Puestos de puesta a flote (R 12)
7. Estiba de las embarcaciones de supervivencia (R 13 + 24)
8. Estiba de los botes de rescate (R 14)
- 8a. Estiba de sistemas de evacuación marina (R 15)
9. Medios de puesta a flote y de recuperación de las embarcaciones de supervivencia (R 16)
10. Medios de embarco en los botes de rescate y de puesta a flote y recuperación de éstos (R 17)
11. Instrucciones de emergencia (R 19)
12. Disponibilidad operacional, mantenimiento e inspección (R 20)
13. Formación y ejercicios periódicos relativos al abandono del buque (R 19, R 30)

6 Medios de evacuación (R 28)

BUQUES NUEVOS DE CLASES B, C y D y BUQUES EXISTENTES DE CLASE B:

.1 Se dispondrán escaleras y escalas que proporcionen medios rápidos de evacuación hacia la cubierta de embarco en los botes y balsas salvavidas desde todos los espacios destinados a pasajeros y a la tripulación y desde los espacios que no sean espacios de máquinas, en que normalmente trabaje la tripulación. Se observarán especialmente las siguientes disposiciones:

- .1 Debajo de la cubierta de cierre, cada compartimento estanco o cada espacio o grupo de espacios sometidos a parecidas restricciones tendrá dos medios de evacuación, uno de los cuales, por lo menos, estará independizado de puertas estancas. Excepcionalmente, se podrá aceptar que sólo haya un medio de evacuación, prestando la debida atención a la naturaleza y ubicación de los espacios afectados y al número de personas que normalmente puedan estar de servicio en los mismos.

En tal caso, el único medio de evacuación habrá de ofrecer la debida seguridad.

En lo que se refiere a los buques construidos el 1 de enero de 2003 o posteriormente, la excepción mencionada anteriormente podrá aceptarse solamente para los espacios destinados a la tripulación en los que se entra solo ocasionalmente, en cuyo caso la vía de evacuación prescrita estará independizada de puertas estancas.

- .2 Encima de la cubierta de cierre habrá por lo menos dos medios de evacuación desde cada zona vertical principal o espacio o grupo de espacios sometidos a parecidas restricciones, uno de los cuales, por lo menos, dará acceso a una escalera que constituya una salida vertical.
- .3 Si la estación radiotelegráfica no tiene salida directa a la cubierta de intemperie, se proveerán dos medios que permitan salir de dicha estación o entrar en ella, uno de los cuales podrá ser un portillo o una ventana de amplitud suficiente, o cualquier otro medio.
- .4 En los buques existentes de clase B se prohibirán los pasillos o partes de pasillos desde los cuales sólo haya una vía de evacuación y que no excedan 5 m de longitud.

En los buques nuevos de clases A, B, C y D de eslora igual o superior a 24 metros se prohibirá un pasillo, recepción o parte de pasillo desde los cuales sólo haya una vía de evacuación.

Los pasillos sin salida en las áreas de servicio que sean necesarios para el servicio del buque, como los puestos de aprovisionamiento de combustible y los pasillos transversales de suministro, siempre y cuando esos pasillos sin salida estén separados de las zonas de alojamiento de la tripulación y sean inaccesibles desde las zonas de alojamiento del pasaje. La parte de un pasillo que tenga una profundidad que no exceda de su anchura se considerará un nicho o una extensión local y estará autorizada.

BUQUES NUEVOS DE CLASES B, C y D DE ESLORA IGUAL O SUPERIOR A 24 METROS CONSTRUIDOS ANTES DEL 1 DE ENERO DE 2003:

- .5 Al menos uno de los medios de evacuación prescritos en los apartados.1.1 y.1.2 consistirá en una escalera de fácil acceso, encerrada en un tronco, que proteja de modo continuo contra el fuego desde su nivel de arranque hasta la cubierta que corresponda para embarcar en los botes y balsas salvavidas, o hasta la cubierta más alta si la de embarco no se extiende hasta la zona vertical principal de que se trate.

En este último caso, se dispondrá de acceso directo a la cubierta de embarco mediante escaleras y pasillos exteriores abiertos, así como de alumbrado de emergencia, conforme a la regla III/5.3 y de superficies de piso antideslizantes. Los mamparos que den a escaleras y pasillos exteriores abiertos que formen parte de una vía de evacuación deberán estar protegidos de tal manera que un incendio en cualquier espacio cerrado detrás de dichos mamparos no impida la evacuación hacia las estaciones de embarque.

La anchura, el número y la continuidad de las vías de evacuación serán como sigue:

- .1 Las escaleras tendrán un anchura libre mínima de 900 mm, si ello fuese razonable y satisfactorio para el Estado miembro, pero en ningún caso esa anchura libre será inferior a 600 mm. Las escaleras estarán provistas de pasamanos a ambos lados. La anchura libre mínima de las escaleras se aumentará en 10 mm por cada persona prevista por encima de 90 personas. La anchura libre máxima entre los pasamanos de las escaleras de una anchura superior a 900 mm será de 1 800 mm. Se supondrá que el número total de personas que vayan a ser evacuadas por tales escaleras será igual a dos tercios de la tripulación y del número total de pasajeros que haya en las zonas a las que den servicio las escaleras. La anchura de las escaleras se ajustará al menos a la norma de la Res. A.757 (18) de la OMI.
- .2 Todas las escaleras previstas para más de 90 personas irán alineadas en sentido longitudinal.
- .3 Las puertas, los pasillos y los rellanos intermedios incluidos en las vías de evacuación tendrán unas dimensiones análogas a las de las escaleras.
- .4 Las escaleras no tendrán una elevación vertical superior a 3,5 m sin disponer de un rellano, y su ángulo de inclinación no será superior a 45 °.
- .5 Los rellanos a nivel de cada cubierta tendrán una superficie no inferior a 2 m², la cual se aumentará en 1 m² por cada 10 personas previstas por encima de 20, aunque no es necesario que excedan de 16 m² salvo los utilizados en los espacios públicos que tengan acceso directo al tronco de escalera.

BUQUES NUEVOS DE CLASES B, C y D CONSTRUIDOS EL 1 DE ENERO DE 2003 O POSTERIORMENTE, DE ESLORA IGUAL O SUPERIOR A 24 METROS:

- .5a Al menos uno de los medios de evacuación prescritos en los apartados.1.1 y.1.2 consistirá en una escalera de fácil acceso, encerrada en un tronco, que proteja de modo continuo contra el fuego desde su nivel de arranque hasta la cubierta que corresponda para embarcar en los botes y balsas salvavidas, o hasta la cubierta más alta si la de embarco no se extiende hasta la zona vertical principal de que se trate.

En este último caso, se dispondrá de acceso directo a la cubierta de embarco mediante escaleras y pasillos exteriores abiertos, así como de alumbrado de emergencia, conforme a la regla III/5.3 y de superficies de piso antideslizantes. Los mamparos que den a escaleras y pasillos exteriores abiertos que formen parte de una vía de evacuación y los mamparos que estén en puntos en los que su fallo durante un incendio impediría la salida hasta la cubierta de embarco, tendrán una integridad al fuego, incluidos los valores de aislamiento, según las tablas 4.1 a 5.2 correspondientes.

La anchura, el número y la continuidad de las vías de evacuación será conformes a las prescripciones del Código de sistemas de seguridad contra incendios.

BUQUES NUEVOS DE CLASES B, C y D CONSTRUIDOS ANTES DEL 1 DE ENERO DE 2003 Y BUQUES EXISTENTES DE CLASE B:

- .6 Se proveerá una protección satisfactoria de los accesos que haya para las zonas de embarco en botes y balsas salvavidas desde los troncos de escalera.

BUQUES NUEVOS DE CLASES B, C y D CONSTRUIDOS EL 1 DE ENERO DE 2003 O POSTERIORMENTE:

- .6a Se proveerá una protección satisfactoria de los accesos que haya para las zonas de embarco en botes y balsas salvavidas desde los troncos de escalera bien directamente, bien a través de vías internas protegidas que tengan valores de integridad al fuego y de aislamiento para troncos de escalera determinados según las tablas 4.1 a 5.2 correspondientes.

BUQUES NUEVOS DE CLASES B, C y D:

- .7 Además del alumbrado de emergencia prescrito en las reglas II-1/D/3 y III/5.3, los medios de evacuación, incluidas las escaleras y salidas, estarán indicados mediante alumbrado o franjas fotoluminescentes que no se encuentren a más de 0,3 m por encima de la cubierta en todos los puntos de las vías de evacuación, incluidos ángulos e intersecciones. El marcado habrá de permitir que los pasajeros identifiquen todas las vías de evacuación y reconozcan fácilmente las salidas de emergencia. Si se utiliza iluminación eléctrica, ésta se alimentará de la fuente de energía de emergencia e irá dispuesta de modo que el fallo de una sola luz o un corte en la banda de alumbrado no dé lugar a que el marcado sea ineficaz. Además, todos los símbolos de las vías de evacuación y las marcas de emplazamiento del equipo contraincendios serán de material fotoluminiscente. La Administración del Estado de abanderamiento se asegurará de que tal alumbrado o equipo fotoluminiscente ha sido evaluado, sometido a prueba y aplicado de conformidad con las directrices contenidas en la Resolución A.752 (18) de la OMI.

No obstante, en lo que se refiere a los buques de clases B, C y D construidos el 1 de enero de 2003 o posteriormente, la Administración del Estado de abanderamiento se asegurará de que tal alumbrado o equipo fotoluminiscente ha sido evaluado, sometido a prueba y aplicado de conformidad con el Código de sistemas de seguridad contra incendios.

BUQUES NUEVOS DE CLASES B, C y D:

- .7 Además del alumbrado de emergencia prescrito en las reglas II-1/D/3 y III/5.3, los medios de evacuación, incluidas las escaleras y salidas, estarán indicados mediante alumbrado o franjas fotoluminescentes que no se encuentren a más de 0,3 m por encima de la cubierta en todos los puntos de las vías de evacuación, incluidos ángulos e intersecciones. El marcado habrá de permitir que los pasajeros identifiquen todas las vías de evacuación y reconozcan fácilmente las salidas de emergencia. Si se utiliza iluminación eléctrica, ésta se alimentará de la fuente de energía de emergencia e irá dispuesta de modo que el fallo de una sola luz o un corte en la banda de alumbrado no dé lugar a que el marcado sea ineficaz. Además, todos los símbolos de las vías de evacuación y las marcas de emplazamiento del equipo contraincendios serán de material fotoluminiscente. La Administración del Estado de abanderamiento se asegurará de que tal alumbrado o equipo fotoluminiscente ha sido evaluado, sometido a prueba y aplicado de conformidad con las directrices contenidas en la Resolución A.752 (18) de la OMI.

No obstante, en lo que se refiere a los buques de clases B, C y D construidos el 1 de enero de 2003 o posteriormente, la Administración del Estado de abanderamiento se asegurará de que tal alumbrado o equipo fotoluminiscente ha sido evaluado, sometido a prueba y aplicado de conformidad con el Código de sistemas de seguridad contra incendios.

BUQUES DE CLASES B, C y D CONSTRUIDOS EL 1 DE ENERO DE 2003 O POSTERIORMENTE:

- .8 Las prescripciones del párrafo 1.7 de la presente regla también se aplicarán a los alojamientos de la tripulación de los buques que transporten más de 36 pasajeros.
- .9 Puertas normalmente cerradas que forman parte de una vía de evacuación.
- .1 No se necesitará llave para abrir las puertas de los camarotes desde el interior.
- Tampoco habrá ninguna puerta a lo largo de la vía de evacuación designada que sea necesario abrir con llave cuando se proceda en dirección de la vía de evacuación.
- .2 Las puertas de salida de emergencia de los espacios públicos que estén normalmente cerradas estarán provistas de un medio de desbloqueo rápido. Este medio consistirá en un mecanismo de cierre que incorpore un dispositivo que suelte el pestillo al aplicar una fuerza en la dirección de evacuación. Los mecanismos de apertura rápida estarán proyectados e instalados a satisfacción de la Administración del Estado de abanderamiento y, en particular:
- .2.1 consistirán en barras o paneles cuya parte accionadora abarque al menos la mitad de la anchura de la hoja de la puerta, como mínimo 760 mm y como máximo 1 120 mm por encima de la cubierta;
- .2.2 hagan soltar el pestillo de la puerta cuando se aplique una fuerza que no exceda de 67 N; y
- .2.3 no irán equipados con ningún dispositivo de bloqueo, tornillo de presión u otro que impida que se suelte el pestillo cuando se aplique presión al dispositivo de apertura.

BUQUES DE CLASES B, C y D CONSTRUIDOS EL 1 DE ENERO DE 2003 O POSTERIORMENTE:

- .8 Las prescripciones del párrafo 1.7 de la presente regla también se aplicarán a los alojamientos de la tripulación de los buques que transporten más de 36 pasajeros.
- .9 Puertas normalmente cerradas que forman parte de una vía de evacuación.
 - .1 No se necesitará llave para abrir las puertas de los camarotes desde el interior.

Tampoco habrá ninguna puerta a lo largo de la vía de evacuación designada que sea necesario abrir con llave cuando se proceda en dirección de la vía de evacuación.
 - .2 Las puertas de salida de emergencia de los espacios públicos que estén normalmente cerradas estarán provistas de un medio de desbloqueo rápido. Este medio consistirá en un mecanismo de cierre que incorpore un dispositivo que suelte el pestillo al aplicar una fuerza en la dirección de evacuación. Los mecanismos de apertura rápida estarán proyectados e instalados a satisfacción de la Administración del Estado de abanderamiento y, en particular:
 - .2.1 consistirán en barras o paneles cuya parte accionadora abarque al menos la mitad de la anchura de la hoja de la puerta, como mínimo 760 mm y como máximo 1 120 mm por encima de la cubierta;
 - .2.2 hagan soltar el pestillo de la puerta cuando se aplique una fuerza que no exceda de 67 N; y
 - .2.3 no irán equipados con ningún dispositivo de bloqueo, tornillo de presión u otro que impida que se suelte el pestillo cuando se aplique presión al dispositivo de apertura.

BUQUES NUEVOS DE CLASES B, C y D y BUQUES EXISTENTES DE CLASE B:

- .1 En los espacios de categoría especial, el número y la disposición de los medios de evacuación, tanto por debajo como por encima de la cubierta de cierre, deberán ser adecuados y, en general, la seguridad de acceso a las cubiertas de intemperie será por lo menos equivalente a la requerida en los apartados.1.1.,1.2.,1.5 y1.6.

En lo que se refiere a los buques nuevos de clases B, C y D construidos el 1 de enero de 2003 o posteriormente, esos espacios irán provistos de pasarelas hacia las vías de evacuación de una anchura mínima de 600 mm que, cuando sea posible y razonable, estarán sobreelevadas al menos 150 mm por encima de la superficie de la cubierta. La disposición de los aparcamientos de vehículos será tal que las pasarelas queden libres en todo momento.
- .2 Una de las vías de evacuación que arranque de los espacios de máquinas en los que trabaja la tripulación no tendrá acceso directo a ninguno de los espacios de categoría especial.
- .3 Las rampas elevables para carga y descarga rodada hacia las cubiertas de plataforma no deben poder bloquear las rutas de evacuación aprobadas en posición inferior.
- .3.1 Habrá dos medios de evacuación de cada espacio de máquinas. Se observarán especialmente las siguientes disposiciones:
 - .1 Si el espacio está situado debajo de la cubierta de cierre, las dos vías de evacuación consistirán en:
 - .1 dos juegos de escalas de acero, tan separadas entre sí como sea posible, que conduzcan a puertas situadas en la parte superior de dicho espacio e igualmente separadas entre sí, y desde las que haya acceso a las correspondientes cubiertas de embarco en los botes y balsas salvavidas. En los buques nuevos, una de estas escalas dará protección continua contra el fuego desde la parte inferior del espacio hasta un lugar seguro fuera del mismo. En los buques nuevos de clases B, C y D construidos el 1 de enero de 2003 o posteriormente, esa escala estará situada dentro de un tronco protegido acorde con lo dispuesto en la regla II-2/B/4, categoría (2) o II-2/B/5, categoría (4), según corresponda, desde la parte inferior del espacio para el que esté prevista hasta un lugar seguro fuera de este espacio. En el tronco se instalarán puertas cortafuegos de cierre automático acordes con las mismas normas de integridad al fuego. La escala se fijará de tal forma que no se transfiera calor al tronco a través de puntos de fijación no aislados. El tronco protegido tendrá unas dimensiones internas mínimas de al menos 800 mm × 800 mm y tendrá dispositivos de alumbrado de emergencia; o
 - .2 una escala de acero que conduzca a una puerta, situada en la parte superior del espacio, desde la que haya acceso a la cubierta de embarco y, además, en la parte inferior del espacio y en un lugar bien apartado de la mencionada escala, una puerta de acero, maniobrable desde ambos lados y que ofrezca una vía segura de evacuación desde la parte inferior del espacio hacia la cubierta de embarco.
 - .2 Si el espacio está situado por encima de la cubierta de cierre, los dos medios de evacuación estarán tan separados entre sí como sea posible, y sus respectivas puertas de salida ocuparán posiciones desde las que haya acceso a las correspondientes cubiertas de embarco en los botes y balsas salvavidas. Cuando dichos medios de evacuación obliguen a utilizar escalas, éstas serán de acero.

BUQUES NUEVOS DE CLASES A, B, C y D:

- .3 De los espacios para supervisar el funcionamiento de las máquinas y desde los espacios de trabajo habrá al menos dos medios de evacuación, de los cuales uno será independiente del espacio de máquinas y dará acceso a la cubierta de embarco.
- .4 Se resguardará la parte inferior de las escaleras en los espacios de máquinas.

BUQUES NUEVOS DE CLASES B, C y D y BUQUES EXISTENTES DE CLASE B:

.3.2 En los buques de menos de 24 metros de eslora, la Administración del Estado de abanderamiento podrá aceptar que en los espacios de máquinas haya sólo un medio de evacuación, prestando la debida atención a la anchura y a la disposición de la parte superior del espacio.

En los buques de eslora igual o superior a 24 metros, la Administración del Estado de abanderamiento podrá aceptar que sólo haya un medio de evacuación desde cualquiera de los espacios aquí considerados, a condición de que exista una puerta o una escala de acero que ofrezca una vía de evacuación segura hacia la cubierta de embarco, prestando la debida atención a la naturaleza y ubicación del espacio y considerando si normalmente habrá o no personas de servicio en él. En los buques nuevos de clases B, C y D construidos el 1 de enero de 2003 o posteriormente, se proveerá una segunda vía de evacuación en el espacio de los aparatos de gobierno cuando la posición de gobierno de emergencia este ubicada en ese espacio, salvo si hay un acceso directo a la cubierta de intemperie.

- .3.3 Se proveerán dos vías de evacuación desde la sala de control de máquinas situada en los espacios de máquinas, una de las cuales por lo menos proporcionará una protección continua contra el fuego hasta una posición segura fuera del espacio de máquinas.
- .4 Los ascensores no se considerarán en ningún caso como constitutivos de uno de los medios de evacuación prescritos.

.5 BUQUES NUEVOS DE CLASES A, B, C y D DE ESLORA IGUAL O SUPERIOR A 40 METROS:

- .1 Se deberán llevar aparatos de respiración para evacuación de emergencia acordes con el Código de sistemas de seguridad contra incendios.
- .2 Se deberán llevar al menos dos aparatos de respiración para evacuación de emergencia en cada zona vertical principal.
- .3 En los buques que transporten más de 36 pasajeros, además de los prescritos en el párrafo.5.2, se deberán llevar dos aparatos de respiración para evacuación de emergencia en cada zona vertical principal.
- .4 No obstante, los párrafos.5.2 y.5.3 no se aplicarán a los troncos de escalera que constituyan zonas verticales principales individuales ni a las zonas verticales principales situadas a proa o a popa del buque que no contengan espacios de las categorías (6), (7), (8) o (12) como los definidos en la reg. II-2/B/4.
- .5 En los espacios de máquinas se instalarán aparatos de respiración para evacuación de emergencia en espacios fácilmente visibles, de forma que puedan alcanzarse rápida y fácilmente en todo momento en caso de incendio. Para la ubicación de los aparatos de respiración para evacuación de emergencia se tendrá en cuenta la distribución del espacio de máquinas y el número de personas que normalmente trabajen en él.
- .6 Se hace referencia a las directrices de la OMI relativas al rendimiento, la ubicación, el uso y el cuidado de los aparatos de respiración. (MSC/Circ.849).
- .7 El número y la ubicación de estos aparatos se indicará en el plano de lucha contra incendios prescrito en la regla II-2/A/13.

6-1 Vías de evacuación de los buques de pasaje de transbordo rodado (R 28-1)

.1 PRESCRIPCIONES APLICABLES A LOS BUQUES DE PASAJE DE TRANSBORDO RODADO NUEVOS DE CLASES B, C Y D Y A LOS BUQUES DE PASAJE DE TRANSBORDO RODADO EXISTENTES DE CLASE B

- .1.1 El presente apartado se aplicará a los buques de pasaje de transbordo rodado nuevos de clases B, C y D y a los buques de pasaje de transbordo rodado existentes de clase B. Respecto de los buques existentes, las prescripciones de la presente regla se aplicarán a más tardar en la fecha del primer reconocimiento periódico realizado después de la fecha mencionada en el apartado.1 de la regla II-2/B/16.
- .1.2 Se dispondrán pasamanos u otras agarraderas, en todos los pasillos a lo largo de las vías de evacuación a fin de ofrecer, cuando sea posible, un asidero firme durante todo el trayecto hacia los puestos de reunión y los puestos de embarco. Dichos pasamanos se instalarán a ambos lados de los pasillos longitudinales de más de 1,8 m de ancho y en todos los pasillos transversales de más de 1 m de ancho. Se prestará especial atención a la necesidad de que sea posible cruzar los vestíbulos, atrios y demás espacios abiertos grandes a lo largo de las vías de evacuación. Los pasamanos y otras agarraderas serán lo suficientemente resistentes para soportar una carga horizontal distribuida de 750 N/m, aplicada en la dirección del centro del pasillo o espacio, y una carga vertical distribuida de 750 N/m aplicada en dirección descendente. No será necesario aplicar ambas cargas simultáneamente.
- .1.3 Las vías de evacuación no quedarán obstruidas por mobiliario ni ningún otro tipo de obstáculo. Salvo en el caso de las mesas y sillas que puedan retirarse para proporcionar un espacio abierto, los armarios y demás mobiliario pesado que se halle en los espacios públicos y a lo largo de las vías de evacuación se sujetarán para evitar que se desplacen si el buque se balancea o escora. Asimismo, se fijarán en su sitio los revestimientos de piso. Cuando el buque esté navegando, las vías de evacuación se mantendrán libres de obstáculos, tales como carros de limpieza, ropa de cama, equipaje y cajas de mercancías.
- .1.4 Se proveerán vías de evacuación desde cualquier espacio del buque habitualmente ocupado hasta el puesto de reunión. Estas vías de evacuación se dispondrán de manera tal que proporcionen la vía más directa posible hacia el puesto de reunión, y estarán marcadas con signos relacionados con los dispositivos y medios de salvamento, aprobados por la Organización mediante la resolución A.760 (18).
- .1.5 Si los espacios cerrados son contiguos a una cubierta de intemperie, las aberturas de dichos espacios hacia la cubierta de intemperie se podrán utilizar, cuando sea posible, como salidas de emergencia.
- .1.6 Las cubiertas estarán numeradas por orden sucesivo, comenzando por «1» en el techo del doble fondo o la cubierta inferior. Estos números se colocarán en un lugar destacado en los rellanos de las escaleras y de los ascensores. También cabrá asignar un nombre a las cubiertas, pero el número de la cubierta aparecerá siempre junto al nombre.
- .1.7 En el interior de las puertas de cada camarote y en los espacios públicos se colocarán en lugares destacados, planos «figurativos» donde se indique «Usted está aquí» y las vías de evacuación marcadas con flechas. El plano mostrará la dirección de la vía de evacuación y estará debidamente orientado en relación con su posición en el buque.
- .1.8 No se necesitará llave para abrir las puertas de los camarotes desde el interior. Tampoco habrá ninguna puerta a lo largo de la vía de evacuación designada que sea necesario abrir con llave cuando se proceda en dirección de la vía de evacuación.

.2 PRESCRIPCIONES APLICABLES A LOS BUQUES DE PASAJE DE TRANSBORDO RODADO NUEVOS DE CLASES B, C Y D

- .2.1 La parte inferior de 0,5 m de los mamparos y demás tabiques que formen divisiones verticales a lo largo de las vías de evacuación será capaz de soportar una carga de 750 N/m² de modo que pueda ser utilizada como superficie para caminar desde el lado de la vía de evacuación cuando el ángulo de escora del buque sea muy pronunciado.
- .2.2 Las vías de evacuación de los camarotes hasta los troncos de escaleras serán lo más directas posible y con un número mínimo de cambios de dirección. No será necesario cruzar de banda a banda el buque para llegar a una vía de evacuación. Tampoco será necesario subir o bajar más de dos cubiertas para llegar a un puesto de reunión o a una cubierta de intemperie, desde cualquier espacio de pasajeros.
- .2.3 Se proveerán vías exteriores desde las cubiertas expuestas citadas en el apartado.2.2 hasta los puestos de embarco en las embarcaciones de supervivencia.

.3 PRESCRIPCIONES APLICABLES A LOS BUQUES DE PASAJE DE TRANSBORDO RODADO NUEVOS DE CLASES B, C Y D CONSTRUIDOS EL 1 DE JULIO DE 1999 O POSTERIORMENTE

En los buques de pasaje de transbordo rodado nuevos de clases B, C y D construidos el 1 de julio de 1999 o posteriormente, las vías de evacuación se someterán al comienzo del proyecto a un análisis de la evacuación. El análisis servirá para determinar y eliminar, en la medida de lo posible, la aglomeración que puede producirse durante el abandono del buque, debido al desplazamiento normal de los pasajeros y tripulantes a lo largo de las vías de evacuación y habida cuenta de que los tripulantes tengan que circular por dichas vías en dirección opuesta a la de los pasajeros. Además, el análisis se utilizará para determinar si los medios de evacuación son lo suficientemente flexibles como para ofrecer la posibilidad de que determinadas vías de evacuación, puestos de reunión, puestos de embarco o embarcaciones de supervivencia no puedan utilizarse como consecuencia de un siniestro.

CAPÍTULO III

DISPOSITIVOS Y MEDIOS DE SALVAMENTO

1 Definiciones (R 3)

BUQUES NUEVOS Y EXISTENTES DE CLASES B, C y D:

A efectos del presente Capítulo y a menos que se disponga expresamente lo contrario, serán de aplicación las definiciones que figuran en la regla III/3 del Convenio SOLAS de 1974 en su versión revisada.

2 Comunicaciones, embarcaciones de supervivencia, botes de rescate y dispositivos individuales de salvamento (R 6 + 7 + 18 + 21 + 22)

BUQUES NUEVOS Y EXISTENTES DE CLASES B, C y D:

Todos los buques llevarán al menos los dispositivos radioeléctricos de salvamento, respondedores de radar, dispositivos individuales de salvamento, embarcaciones y botes de rescate, bengalas para señales de socorro y aparatos lanzacabos especificados en la siguiente tabla y sus notas, en función de la clase del buque.

Todos estos dispositivos, incluidos, en su caso, los correspondientes dispositivos de puesta a flote, deberán cumplir las reglas del Capítulo III del Anexo del Convenio SOLAS de 1974 en su versión revisada, a menos que expresamente se disponga lo contrario en los siguientes apartados.

Además, todos los buques llevarán trajes de inmersión y ayudas térmicas para uso de las personas a las que se deba dar cabida en los botes salvavidas y los botes de rescate en la medida de lo prescrito en las reglas del Capítulo III del Anexo del Convenio SOLAS de 1974, en su versión revisada.

Los buques que no lleven un bote salvavidas o un bote de rescate irán provistos para efectos de rescate de al menos un traje de inmersión. No obstante, si el buque realiza constantemente travesías en climas cálidos en los que, a juicio de la Administración, es innecesaria una protección térmica, no será necesario llevar esta indumentaria protectora.

Clase del buque	B		C		D	
	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250
Número de pasajeros (N)	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250
Embarcaciones de supervivencia ⁽¹⁶⁾ ⁽¹⁷⁾ ⁽¹⁸⁾ ⁽¹⁹⁾ :						
—buques existentes	1,10 N	1,10 N	1,10 N	1,10 N	1,10 N	1,10 N
—buques de pasaje nuevos	1,25 N	1,25 N	1,25 N	1,25 N	1,25 N	1,25 N
Botes de rescate ⁽¹⁹⁾ ⁽²⁰⁾	1	1	1	1	1	1
Aros salvavidas ⁽²¹⁾	8	8	8	4	8	4
Chalecos salvavidas ⁽²³⁾ ⁽²⁴⁾	1,05 N	1,05 N	1,05 N	1,05 N	1,05 N	1,05 N
Chalecos salvavidas para niños	0,10 N	0,10 N	0,10 N	0,10 N	0,10 N	0,10 N
Bengalas de socorro ⁽²²⁾	12	12	12	12	6	6
Aparatos lanzacabos	1	1	1	1	—	—
Respondedores de radar	1	1	1	1	1	1
Aparatos radiotelefónicos bidireccionales de ondas métricas	3	3	3	3	3	2

3 Alarma de emergencia, instrucciones de orden operacional, manual de formación, cuadro de obligaciones y consignas para casos de emergencia (R 6 + 8 + 9 +19 + 20)

BUQUES NUEVOS Y EXISTENTES DE CLASES B, C y D:

Todo buque irá provisto de los siguientes elementos:

.1 Un sistema de alarma general de emergencia (R 6.4.2)

El sistema de alarma general de emergencia cumplirá lo prescrito en el párrafo 7.2.1.1 del Código LSA y será apropiado para convocar a pasajeros y tripulantes a los puestos de reunión e iniciar las operaciones indicadas en el cuadro de obligaciones.

En los buques que transporten más de 36 pasajeros, este sistema estará complementado por un sistema de megafonía que pueda utilizarse desde el puente. Por sus características, su instalación y su localización el sistema permitirá que los mensajes transmitidos a través de él sean fácilmente audibles por las personas de oído normal en todos los lugares en que puedan encontrarse personas cuando esté en funcionamiento el motor principal.

BUQUES DE CLASES B, C Y D CONSTRUIDOS EL 1 DE ENERO DE 2003 O POSTERIORMENTE:

Los sistemas de alarma general de emergencia serán audibles en todas las cubiertas de intemperie y su nivel de presión acústica cumplirá lo dispuesto en los párrafos 7.2.1.2 y 7.2.1.3 del Código LSA.

.2 Un sistema megafónico (R 6.5)

.2.1 Además de lo prescrito en las reglas II-2/B/15.4 y en el punto.1, se instalará en todos los buques de pasaje de más de 36 pasajeros un sistema megafónico. Respecto a los buques existentes, las prescripciones de los puntos.2.2.,2.3 y.2.5 a reserva de las disposiciones del punto.2.6, se cumplirán a más tardar en la fecha del primer reconocimiento periódico.

.2.2 El sistema megafónico consistirá en una instalación de altavoces que permita emitir mensajes en todos los espacios en que se encuentren normalmente presentes los miembros de la tripulación o los pasajeros, o ambos, y en los puestos de reunión. Dicho sistema permitirá emitir mensajes desde el puente de navegación y desde otros lugares a bordo que la Administración del Estado de abanderamiento estime necesarios. El sistema se instalará teniendo en cuenta condiciones acústicas marginales y no necesitará ninguna intervención del destinatario.

.2.3 El sistema megafónico estará protegido contra toda utilización no autorizada, será claramente audible en todos los espacios prescritos en el punto.2.2 y estará provisto de una función de neutralización controlada desde un lugar situado en el puente de navegación y otros lugares que la Administración del Estado de abanderamiento estime necesarios, de tal modo que se emitan todos los mensajes de emergencia, incluso si las unidades locales están desconectadas o se ha bajado el volumen, así como si se está utilizando el sistema megafónico para otros fines.

BUQUES DE CLASES B, C Y D, CONSTRUIDOS EL 1 DE ENERO DE 2003 O POSTERIORMENTE:

Los niveles de presión acústica mínima para la emisión de avisos de emergencia serán conformes a lo estipulado en el párrafo 7.2.2.2 del Código LSA.

.2.4 BUQUES NUEVOS DE CLASES B, C y D:

- .1 El sistema megafónico tendrá dos bucles como mínimo, que estarán suficientemente separados en toda su longitud y dispondrá de dos amplificadores separados e independientes; y
- .2 el sistema megafónico y sus normas de funcionamiento serán aprobados por la Administración del Estado de abanderamiento, teniendo en cuenta las recomendaciones aprobadas por la Organización Marítima Internacional.
- .2.5 El sistema megafónico estará conectado a la fuente de energía eléctrica de emergencia.
- .2.6 No será preciso cambiar el sistema de los buques existentes que ya dispongan de un sistema megafónico aprobado por la Administración del Estado de abanderamiento que se ajuste sustancialmente a lo prescrito en los apartados.2.2,.2.3 y.2.5.

.3 Cuadro de obligaciones y consignas para casos de emergencia (R 8)

Para cada persona que pueda haber a bordo se darán instrucciones claras que deberán seguirse en casos de emergencia, con arreglo a la Resolución A.691 (17) de la OMI.

En lugares bien visibles de todo el buque, incluidos el puente de navegación, la cámara de máquinas y los espacios de alojamiento de la tripulación, habrá expuestos cuadros de obligaciones y consignas para casos de emergencia que cumplan con lo prescrito en la regla III/37 del Convenio SOLAS.

Habrán ilustraciones e instrucciones, en los idiomas apropiados, fijadas en los camarotes de los pasajeros y claramente expuestas en los puestos de reunión y en otros espacios destinados a los pasajeros, con objeto de informar a éstos de:

- (i) cuáles son sus puestos de reunión;
- (ii) cómo deben actuar esencialmente en caso de emergencia;
- (iii) el método que deben seguir para ponerse los chalecos salvavidas.

La persona que, de conformidad con la regla IV/16 del Convenio SOLAS, se designe como responsable primordial de las radiocomunicaciones de socorro durante sucesos que entrañen peligro, no tendrá otros cometidos asignados en tales situaciones. Ello aparecerá reflejado en el cuadro de obligaciones y consignas para casos de emergencia.

.4 Instrucciones de orden operacional (R 9)

En las embarcaciones de supervivencia y en los mandos de puesta a flote de las mismas o en las proximidades de aquéllas y éstos se pondrán carteles o señales que deberán:

- (i) ilustrar la finalidad de los mandos y el modo de accionamiento del dispositivo de que se trate, y contener las instrucciones o advertencias pertinentes;
- (ii) ser fácilmente visibles con alumbrado de emergencia;
- (iii) utilizar símbolos conformes a las recomendaciones de la Resolución A.760 (18) de la OMI.

.5 Manual de formación

En cada comedor y local de recreo de la tripulación o en cada camarote de la tripulación habrá un manual de formación que cumpla con lo prescrito en la regla III/35 del Convenio SOLAS.

.6 Instrucciones de mantenimiento (R.20.3)

Se dispondrá de instrucciones para el mantenimiento a bordo de los dispositivos de salvamento o de un programa planificado de mantenimiento a bordo que incluya el mantenimiento de los dispositivos de salvamento, y se realizarán las operaciones de mantenimiento en consonancia. Las instrucciones cumplirán lo prescrito en la regla III/36 del Convenio SOLAS.

4 Dotación de la embarcación de supervivencia y supervisión (R 10)

BUQUES NUEVOS Y EXISTENTES DE CLASES B, C y D:

- .1 Habrá a bordo un número suficiente de personas con la formación necesaria para reunir y ayudar a las personas que carezcan de esa formación.
- .2 Habrá a bordo un número suficiente de tripulantes para manejar las embarcaciones de supervivencia y los medios de puesta a flote que se necesiten a fin de que a todas las personas que pueda haber a bordo les sea posible abandonar el buque.
- .3 De cada embarcación de supervivencia que vaya a utilizarse estará a cargo un oficial de puente o una persona titulada. No obstante, de cada balsa o grupo de balsas salvavidas podrá encargarse un miembro de la tripulación adiestrado en su manejo y gobierno. A cada bote de rescate o embarcación motorizada de supervivencia se le asignará una persona que sepa manejar el motor y realizar pequeños ajustes.
- .4 El capitán se asegurará de que las personas a que se hace referencia en los apartados.1.,2 y.3 queden equitativamente distribuidas entre las embarcaciones de supervivencia del buque.

5 Medios para efectuar la reunión y el embarco en las embarcaciones de supervivencia (R 11 + 23+ 25)

BUQUES NUEVOS Y EXISTENTES DE CLASES B, C y D:

- .1 Las embarcaciones de supervivencia para las que se exija llevar dispositivos aprobados de puesta a flote irán colocadas lo más cerca posible de los espacios de alojamiento y de servicio.
- .2 Se dispondrán puestos de reunión cerca de los puestos de embarco, que serán fácilmente accesibles desde las zonas de alojamiento y trabajo y lo suficientemente amplios como para concentrar a todas las personas que hayan de reunirse en ellos, y darles instrucciones. El espacio libre de cubierta será de al menos 0,35 m² por persona.
- .3 Los puestos de reunión y de embarco, los pasillos, las escaleras y salidas que den acceso a los puestos de reunión y a los puestos de embarco estarán convenientemente iluminados.

El alumbrado correspondiente podrá estar alimentado por la fuente de energía eléctrica de emergencia prescrita en las reglas II-1/D/3 y II-1/D/4.

Además de las marcas prescritas en el párrafo 6.1.7 de la regla II-2/B para los buques nuevos de clases B, C y D, las vías de acceso a los puestos de reunión irán señaladas con el símbolo de puesto de reunión destinado a ese efecto, con arreglo a la Resolución A.760 (18) de la OMI. Esta prescripción se aplicará asimismo a los buques existentes de Clase B que transporten más de 36 pasajeros.

- .4 El embarco en los botes salvavidas se podrá efectuar directamente desde su posición de estiba o desde una cubierta de embarco, pero no desde ambas.
- .5 El embarco en las balsas salvavidas de pescante y la puesta a flote de éstas se podrá efectuar desde un lugar contiguo a su posición de estiba o desde un lugar al que se traslade la balsa antes de efectuar la puesta a flote.
- .6 Cuando sea necesario se proveerán medios para atracar al costado del buque las embarcaciones de supervivencia de pescante y mantenerlas así, de modo que se pueda embarcar en ellas sin riesgos.

BUQUES NUEVOS DE CLASES B, C y D:

- .7 Si el dispositivo de puesta a flote de las embarcaciones de supervivencia no permite el embarco en la embarcación de supervivencia antes de que ésta se encuentre en el agua y la altura con respecto al agua es superior a 4,5 m por encima de la flotación correspondiente al calado mínimo en agua de mar, se instalará un sistema homologado de evacuación marina (SEM) conforme a la sección 6.2 del Código LSA.

En los buques equipados con un sistema de evacuación marina, se asegurará la comunicación entre el puesto de embarco y la plataforma de las embarcaciones de supervivencia.

- .8 En cada costado del buque deberá haber al menos una escala de embarco que cumpla con lo prescrito en el párrafo 6.1.6 del Código LSA; la Administración del Estado de abanderamiento podrá eximir de este requisito a un buque siempre que, en cualesquiera condiciones de asiento y escora tanto al estado intacto como prescritas después de avería, el francobordo entre la posición de embarco y la flotación sea inferior a 1,5 metros.

5-1 Prescripciones aplicables a los buques de pasaje de transbordo rodado (R 26)

BUQUES DE TRANSBORDO RODADO DE LAS CLASES B, C y D CONSTRUIDOS ANTES DEL 1 DE ENERO DE 2003:

.1 Los buques de pasaje de transbordo rodado construidos antes del 1 de enero de 2003 deberán cumplir los requisitos que se establecen en los puntos.6.2.,6.3.,6.4.,7.,8 y.9 a más tardar en la fecha del primer reconocimiento periódico después del 1 de enero de 2006.

Antes de esta fecha, los puntos.2.,3.,4 y.5 serán aplicables a los buques de transbordo rodado construidos antes del 1 de enero de 2003.

No obstante lo dispuesto anteriormente, cuando en estos buques se sustituyan los dispositivos o medios de salvamento o se efectúen reparaciones, reformas o modificaciones de importancia que entrañen la sustitución de los dispositivos o medios de salvamento existentes, o cualquier adición a estos, dichos dispositivos o medios deberán cumplir los requisitos que establecen los puntos.6.,7.,8 y.9.

.2 Balsas salvavidas

.1 Las balsas salvavidas de los buques de pasaje de transbordo rodado dispondrán de sistemas marítimos de evacuación que se ajusten a lo dispuesto en la regla III/48.5 del Convenio SOLAS, en su versión revisada, o dispositivos de puesta a flote que se ajusten a lo dispuesto en la regla III/48.6 del mismo Convenio, en su versión revisada, distribuidos uniformemente a cada costado del buque.

Se asegurará la comunicación entre el puesto de embarco y la plataforma.

.2 Toda balsa salvavidas de un buque de pasaje de transbordo rodado estará provista de medios de estiba autozafables que cumplan lo dispuesto en la regla III/23 del Convenio SOLAS, en su versión revisada.

.3 Toda balsa salvavidas de los buques de pasaje de transbordo rodado estará dotada de una rampa de acceso que cumpla lo dispuesto, según proceda, en las reglas III/39.4.1 o III/40.4.1 del Convenio SOLAS, en su versión revisada.

.4 Toda balsa salvavidas de los buques de pasaje de transbordo rodado se autoadrizará automáticamente o bien será una balsa reversible con capota abatible que sea estable en mar encrespada y pueda utilizarse de manera segura tanto adrizada como volcada. Podrán permitirse balsas reversibles sin capota siempre que la administración del Estado de abanderamiento lo considere apropiado, teniendo en cuenta lo abrigado de las aguas por las que se realizará la travesía, las condiciones climáticas favorables de la zona y el periodo de utilización, a condición de que dichas balsas cumplan integralmente las prescripciones del Anexo 10 del Código de naves de gran velocidad.

En su defecto, el buque llevará balsas salvavidas autoadrizables automáticamente o balsas reversibles con capota abatible, además de su asignación habitual de balsas salvavidas, cuya capacidad conjunta baste para dar cabida al 50 % como mínimo de las personas que no quepan en los botes salvavidas. Esta capacidad adicional de las balsas salvavidas vendrá determinada por la diferencia entre el número total de personas a bordo y el número de personas que caben en los botes salvavidas. Cada balsa será aprobada por la administración del Estado de abanderamiento teniendo en cuenta las recomendaciones de la OMI en su circular MSC/Circ.809.

.3 Botes de rescate rápidos

.1 Por lo menos uno de los botes de rescate de los buques de pasaje de transbordo rodado será de tipo rápido y aprobado por la administración del Estado de abanderamiento teniendo en cuenta las recomendaciones aprobadas por la OMI en su circular MSC/Circ.809.

.2 Cada bote de rescate rápido dispondrá de un dispositivo de puesta a flote idóneo aprobado por la administración del Estado de abanderamiento. Al aprobar tal dispositivo, la administración del Estado de abanderamiento tendrá en cuenta que los botes de rescate rápidos están destinados a ser puestos a flote y recuperados incluso en condiciones meteorológicas muy desfavorables, así como también las recomendaciones de la OMI.

.3 Al menos dos tripulaciones por cada bote de rescate rápido recibirán formación y efectuarán ejercicios periódicos, teniendo en cuenta lo estipulado en la sección A-VI/2, tabla A-VI/2-2, «Especificaciones de las normas mínimas de competencia en el manejo de botes de rescate rápidos» del Código de formación, titulación y guardia para la gente del mar (STCW) y las recomendaciones aprobadas por la OMI en su Resolución A.771 (18). También se incluirán en la formación y los ejercicios todos los aspectos del rescate, el manejo, la maniobra, el funcionamiento de dichas naves en diversas condiciones y su adrizamiento en caso de zozobra.

.4 En caso de que la disposición o las dimensiones de un buque de pasaje de transbordo rodado existente sean tales que impidan la instalación del bote de rescate rápido prescrito en el punto.3.1, se podrá instalar un bote de ese tipo en lugar de un bote salvavidas existente que reúna los requisitos para considerarse bote de rescate o bote para uso en una emergencia, siempre que se cumplan las condiciones siguientes:

.1 que el bote de rescate rápido instalado disponga de un dispositivo de puesta a flote que se ajuste a lo estipulado en el punto.3.2;

.2 que la capacidad de las embarcaciones de supervivencia perdida a causa de la sustitución antedicha sea compensada mediante la instalación de balsas salvavidas capaces de transportar al menos un número de personas igual al que transportaría el bote salvavidas que se sustituye, y

.3 que tales balsas salvavidas utilicen los dispositivos de puesta a flote o los sistemas marítimos de evacuación existentes.

.4 Medios de rescate

- .1 Todo buque de pasaje de transbordo rodado estará equipado con medios adecuados para rescatar del agua a los supervivientes y trasladarlos desde los botes de rescate o las embarcaciones de supervivencia al buque.
- .2 El medio para trasladar a los supervivientes podrá formar parte de un sistema marítimo de evacuación o de un sistema previsto para fines de salvamento.
Estos medios serán aprobados por la administración del Estado de abanderamiento teniendo en cuenta las recomendaciones de la OMI en su circular MSC/Circ.810.
- .3 Si la rampa de un sistema marítimo de evacuación constituye un medio para trasladar a los supervivientes desde la plataforma a la cubierta del buque, la rampa estará dotada de pasamanos o escalas que faciliten la subida por ella.

.5 Chalecos salvavidas

- .1 No obstante lo prescrito en las reglas III/7.2 y III/22.2 del Convenio SOLAS, en su versión revisada, se dispondrá un número suficiente de chalecos salvavidas en las proximidades de los puestos de reunión para que los pasajeros no tengan que regresar a sus camarotes a recoger los chalecos.
- .2 En los buques de pasaje de transbordo rodado, todos los chalecos salvavidas irán provistos de una luz que cumpla lo dispuesto en la regla III/32.2 del Convenio SOLAS, en su versión revisada.

BUQUES DE TRANSBORDO RODADO DE LAS CLASES B, C Y D CONSTRUIDOS DESPUÉS DEL 1 DE ENERO DE 2003:

.6 Balsas salvavidas

- .1 Las balsas salvavidas de los buques de pasaje de transbordo rodado dispondrán de sistemas marítimos de evacuación que se ajusten a lo dispuesto en la sección 6.2 del Código LSA o dispositivos de puesta a flote que se ajusten a lo dispuesto en el apartado 6.1.5 del Código LSA, distribuidos uniformemente a cada costado del buque.
Se asegurará la comunicación entre el puesto de embarco y la plataforma.
- .2 Toda balsa salvavidas de un buque de pasaje de transbordo rodado estará provista de medios de estiba autozafables que cumplan lo dispuesto en la regla III/13.4 del Convenio SOLAS, en su versión revisada.
- .3 Toda balsa salvavidas de los buques de pasaje de transbordo rodado estará dotada de una rampa de acceso que cumpla lo dispuesto en los puntos 4.2.4.1 o 4.3.4.1 del Código LSA, según proceda.
- .4 Toda balsa salvavidas de los buques de pasaje de transbordo rodado se autoadrizará automáticamente o bien será una balsa reversible con capota abatible que sea estable en mar encrespada y pueda utilizarse de manera segura tanto adrizada como volcada. Podrán permitirse balsas reversibles sin capota siempre que la administración del Estado de abanderamiento lo considere apropiado, teniendo en cuenta lo abrigado de las aguas por las que se realizará la travesía, las condiciones climáticas favorables de la zona y el período de utilización, a condición de que dichas balsas cumplan íntegramente las prescripciones del Anexo 10 del Código de naves de gran velocidad.
En su defecto, el buque llevará balsas salvavidas autoadrizables automáticamente o balsas reversibles con capota abatible, además de su asignación habitual de balsas salvavidas, cuya capacidad conjunta baste para dar cabida al 50 % como mínimo de las personas que no quepan en los botes salvavidas. Esta capacidad adicional de las balsas salvavidas vendrá determinada por la diferencia entre el número total de personas a bordo y el número de personas que caben en los botes salvavidas. Cada balsa será aprobada por la administración del Estado de abanderamiento teniendo en cuenta las recomendaciones de la OMI en su circular MSC/Circ.809.

.7 Botes de rescate rápidos

- .1 Por lo menos uno de los botes de rescate de los buques de pasaje de transbordo rodado será de tipo rápido y aprobado por la administración del Estado de abanderamiento teniendo en cuenta las recomendaciones aprobadas por la OMI en su circular MSC/Circ.809.
- .2 Cada bote de rescate rápido dispondrá de un dispositivo de puesta a flote idóneo aprobado por la administración del Estado de abanderamiento. Al aprobar tal dispositivo, la administración del Estado de abanderamiento tendrá en cuenta que los botes de rescate rápidos están destinados a ser puestos a flote y recuperados incluso en condiciones meteorológicas muy desfavorables, así como también las recomendaciones de la OMI.
- .3 Al menos dos tripulaciones por cada bote de rescate rápido recibirán formación y efectuarán ejercicios periódicos, teniendo en cuenta lo estipulado en la sección A-VI/2, tabla A-VI/2-2, «Especificaciones de las normas mínimas de competencia en el manejo de botes de rescate rápidos» del Código de formación, titulación y guardia para la gente del mar (STCW) y las recomendaciones aprobadas por la OMI en su Resolución A.771 (18). También se incluirán en la formación y los ejercicios todos los aspectos del rescate, el manejo, la maniobra, el funcionamiento de dichas naves en diversas condiciones y su adrizamiento en caso de zozobra.
- .4 En caso de que la disposición o las dimensiones de un buque de pasaje de transbordo rodado existente sean tales que impidan la instalación del bote de rescate rápido prescrito en el punto.3.1, se podrá instalar un bote de ese tipo en lugar de un bote salvavidas existente que reúna los requisitos para considerarse bote de rescate o bote para uso en una emergencia, siempre que se cumplan las condiciones siguientes:
 - .1 que el bote de rescate rápido instalado disponga de un dispositivo de puesta a flote que se ajuste a lo estipulado en el punto.3.2;
 - .2 que la capacidad de las embarcaciones de supervivencia perdida a causa de la sustitución antedicha sea compensada mediante la instalación de balsas salvavidas capaces de transportar al menos un número de personas igual al que transportaría el bote salvavidas que se sustituye, y
 - .3 que tales balsas salvavidas utilicen los dispositivos de puesta a flote o los sistemas marítimos de evacuación existentes.

.8 Medios de rescate

- .1 Todo buque de pasaje de transbordo rodado estará equipado con medios adecuados para rescatar del agua a los supervivientes y trasladarlos desde los botes de rescate o las embarcaciones de supervivencia al buque.
- .2 El medio para trasladar a los supervivientes podrá formar parte de un sistema marítimo de evacuación o de un sistema previsto para fines de salvamento.
Estos medios serán aprobados por la administración del Estado de abanderamiento teniendo en cuenta las recomendaciones de la OMI en su circular MSC/Circ.810.
- .3 Si la rampa de un sistema marítimo de evacuación constituye un medio para trasladar a los supervivientes desde la plataforma a la cubierta del buque, la rampa estará dotada de pasamanos o escalas que faciliten la subida por ella.

.9 Chalecos salvavidas

- .1 No obstante lo prescrito en las reglas III/7.2 y III/22.2 del Convenio SOLAS, en su versión revisada, se dispondrá un número suficiente de chalecos salvavidas en las proximidades de los puestos de reunión para que los pasajeros no tengan que regresar a sus camarotes a recoger los chalecos.
- .2 En los buques de pasaje de transbordo rodado, todos los chalecos salvavidas irán provistos de una luz que cumpla lo dispuesto en el punto 2.2.3 del Código LSA.

5-2 Zonas de aterrizaje y de evacuación para helicópteros (R 28)

- .4 actos ilícitos que pongan en peligro la seguridad del buque, sus pasajeros o tripulación;
 - .5 accidentes del personal; y
 - .6 accidentes relacionados con la carga;
 - .7 ayuda de emergencia a otros buques.
- 4 Los procedimientos de emergencia que se establezcan en los planes pertinentes incluirán el apoyo a la toma de decisiones en los casos en que concurran distintas situaciones de emergencia.
 - 5 Los planes de emergencia tendrán una estructura uniforme y serán fáciles de utilizar. Cuando proceda, la condición de carga real calculada para la estabilidad del buque durante la travesía se utilizará a los efectos de la lucha contra averías.
 - 6 Además de los planes de emergencia impresos, la Administración del Estado de abanderamiento podrá permitir la utilización de un sistema informatizado de apoyo para la toma de decisiones que agrupe toda la información que figure en los planes de emergencia, procedimientos, listas de comprobación, etc., que pueda presentar una lista de medidas recomendadas en caso de emergencia previsible.

6 Puestos de puesta a flote (R 12)

BUQUES NUEVOS Y EXISTENTES DE CLASES B, C y D:

Los puestos de puesta a flote estarán en emplazamientos tales que aseguren la puesta a flote sin riesgo, teniendo muy en cuenta la distancia que debe separarlos de las hélices y de las partes más lanzadas del casco, de modo que se puedan poner a flote por la parte recta del costado del buque. Si se hallan a proa, estarán situados en la parte posterior del mamparo de colisión en un emplazamiento protegido.

7 Estiba de las embarcaciones de supervivencia (R 13 + 24)

BUQUES NUEVOS Y EXISTENTES DE CLASES B, C y D:

- 1 Cada embarcación de supervivencia irá estibada:
 - a. de modo que ni la embarcación ni los medios provistos para su estiba entorpezcan las maniobras de puesta a flote de otras embarcaciones de supervivencia;
 - b. tan cerca de la superficie del agua como sea prudente y posible; en las embarcaciones de supervivencia de pescante, la altura de la cabeza del pescante, cuando la embarcación de supervivencia se encuentre en posición de embarco no deberá, en la medida de lo posible, exceder de 15 metros de la flotación cuando el buque se halle en condición de calado mínimo en agua salada, y la embarcación en su posición de embarco quedará por encima de la flotación correspondiente a la carga máxima del buque en condiciones adversas de asiento y con una escora de hasta 20 ° para los buques nuevos y con un escoramiento de al menos 15 ° para los buques existentes, a una u otra banda, o de los grados necesarios para que el borde de la cubierta de intemperie se sumerja, si este segundo valor es menor;
 - c. en un estado de disponibilidad continua, de modo que dos tripulantes puedan terminar los preparativos para el embarco y puesta a flote en menos de 5 min;
 - d. por delante de la hélice, a la mayor distancia posible de ésta; y
 - e. totalmente equipada, según lo prescrito en las correspondientes reglas del Convenio SOLAS, en su versión revisada, excepto por lo que se refiere a las balsas salvavidas suplementarias, definidas en la nota 3 de la tabla de la regla III/2, que podrán ser dispensadas de algunas prescripciones del citado Convenio en cuanto a equipo, según se menciona en dicha nota.
- 2 Los botes salvavidas irán estibados de modo que queden sujetos a dispositivos de puesta a flote y, en los buques de eslora igual o superior a 80 m, cada bote salvavidas irá estibado de modo que la parte popel del bote quede, por delante de la hélice, a una distancia al menos igual a una vez y media la eslora del bote.
- 3 Toda balsa salvavidas irá estibada:
 - a. con su boza permanentemente amarrada al buque;
 - b. con un medio de zafa hidrostática que cumpla con lo prescrito en la regla III/4.1.6 del Código LSA y le permita flotar libremente y que, si es inflable, se infle automáticamente cuando el buque se hunda. Se podrá utilizar un único medio de zafa para dos o más balsas salvavidas si dicho medio cumple con las prescripciones del párrafo 4.1.6 del Código LSA;
 - c. de modo que se pueda zafar manualmente de su amarre.
- 4 Las balsas salvavidas de pescante irán estibadas al alcance de los ganchos de izada, a menos que se provea algún medio de traslado que no quede inutilizado dentro de los límites de 10 ° de asiento y 20 ° para los buques nuevos y al menos 15 ° para los buques existentes de escora a una u otra banda, o por el movimiento del buque o un fallo en el suministro de energía.
- 5 Las balsas salvavidas destinadas a ser puestas a flote lanzándolas por la borda irán estibadas de modo que quepa trasladarlas fácilmente de una a otra banda en un mismo nivel de cubierta de intemperie. Si no es posible disponer su estiba de este modo, se deberán proveer balsas salvavidas adicionales, de forma que la capacidad disponible a cada banda sea igual al 75 % del número total de personas que se encuentren a bordo.
- 6 Las balsas salvavidas asociadas con un sistema de evacuación marina (SEM):
 - a. se estibarán cerca del recipiente que contenga el SEM;
 - b. podrán soltarse de su soporte de estiba con dispositivos que permitan amarrarlas e inflarlas junto a la plataforma de embarco;
 - c. podrán zafarse como embarcaciones de supervivencia independientes; y
 - d. irán provistas de cabos de izada a la plataforma de embarco.

8 Estiba de los botes de rescate (R 14)

8 Estiba de los botes de rescate (R 14)

BUQUES NUEVOS Y EXISTENTES DE CLASES B, C y D:

Los botes de rescate irán estibados:

1. en un estado de disponibilidad continua, de modo que puedan ser puestos a flote en no más de 5 min;
2. en un emplazamiento adecuado para la puesta a flote y la recuperación;
3. de modo que ni el bote de rescate ni los medios provistos para su estiba entorpezcan las maniobras de ninguna embarcación de supervivencia en los otros puestos de puesta a flote;
4. si además son botes salvavidas, de modo que se cumpla con lo prescrito en la regla 7.

8a Estiba de sistemas de evacuación marina (R 15)

BUQUES NUEVOS DE CLASES B, C y D y BUQUES DE TRANSBORDO RODADO EXISTENTES DE CLASES B, C y D:

1. En el costado del buque no habrá ninguna abertura entre el puesto de embarco del sistema de evacuación marina y la línea de flotación en condiciones de calado mínimo en agua salada y se proveerán medios para proteger el sistema de cualquier chorro de agua.
2. Los sistemas de evacuación marina estarán en emplazamientos tales que aseguren la puesta a flote sin riesgo, teniendo muy en cuenta la distancia que debe separarlos de las hélices y de los emplazamientos más lanzados del casco, de modo, en la medida de lo posible, el sistema se pueda poner a flote por la parte recta del costado del buque.
3. Cada sistema de evacuación marina se estibarán de forma que ni el paso, ni la plataforma, ni los medios provistos para su estiba o manejo entorpezcan las maniobras de puesta a flote de otras embarcaciones de supervivencia.
4. Cuando proceda, el buque estará dispuesto de modo que los sistemas de evacuación marina en sus posiciones de estiba estén protegidos frente a cualquier daño causado por el mar agitado.

9 Medios de puesta a flote y de recuperación de las embarcaciones de supervivencia (R 16)

BUQUES NUEVOS Y EXISTENTES DE CLASES B, C y D:

1. Se proveerán dispositivos de puesta a flote que cumplan las prescripciones de Sección 6.1 del Convenio LSA para todas las embarcaciones de supervivencia, exceptuadas:

1.1 EN LOS BUQUES EXISTENTES DE CLASES B, C y D:

- a) aquéllas en las que se embarque desde un punto situado en cubierta a menos de 4,5 m por encima de la flotación correspondiente a la condición de calado mínimo en agua de mar y que o bien:
 - tengan una masa que no exceda de 185 kg, o bien
 - vayan estibadas para ser puestas a flote lanzándolas directamente desde la posición de estiba, hallándose el buque en condiciones adversas que le den un asiento de hasta 10 °, y escorado hasta 15 ° a una u otra banda;
- b) las que se lleven además de las embarcaciones de supervivencia para el 110 % del número total de personas que pueda haber a bordo del buque; o bien las embarcaciones de supervivencia previstas para ser usadas juntamente con un sistema de evacuación marina (SEM) conforme a las prescripciones de la Sección 6.2 del Código LSA y que vayan estibadas para ser puestas a flote lanzándolas directamente desde la posición de estiba, hallándose el buque en condiciones adversas que le den un asiento de hasta 10 °, y escorado hasta 20 ° a una u otra banda.

1.2 EN LOS BUQUES NUEVOS DE CLASES B, C y D:

siempre que las embarcaciones de supervivencia y los medios de embarco sean eficaces en las condiciones ambientales en que el buque vaya a operar y en cualesquiera condiciones de asiento y escora tanto al estado intacto como prescritas después de avería, la Administración del Estado de abanderamiento podrá aceptar un sistema en que las personas embarquen en las balsas salvavidas directamente cuando el francobordo entre la posición de embarco y la flotación no exceda de 4,5 metros.

2. Cada bote salvavidas irá provisto de un dispositivo que permita ponerlo a flote y recuperarlo.

EN LO QUE SE REFIERE A LOS BUQUES NUEVOS DE CLASES B, C Y D CONSTRUIDOS EL 1 DE ENERO DE 2003 O POSTERIORMENTE:

Se dispondrán asimismo medios para suspender los botes salvavidas de forma que se puedan liberar los mecanismos de zafa con fines de mantenimiento.

3. Los medios de puesta a flote y de recuperación serán tales que el operario encargado del dispositivo a bordo del buque pueda observar las embarcaciones de supervivencia en todo momento durante la puesta a flote y, si se trata de botes salvavidas, en todo momento durante la recuperación.

4. Se utilizará un solo tipo de mecanismo de zafa para las embarcaciones de supervivencia de tipos análogos que se lleven en el buque.

5. Cuando se utilicen tiras, éstas tendrán una longitud suficiente para que las embarcaciones de supervivencia lleguen al agua hallándose el buque en su condición de calado mínimo de agua de mar en condiciones adversas de asiento de hasta 10 ° y escorado hasta 20 ° para los buques nuevos y al menos 15 ° para los buques existentes a una u otra banda.

6. La preparación y el manejo de embarcaciones de supervivencia en uno cualquiera de los puestos de puesta a flote no habrá de entorpecer la preparación y el manejo rápido de las embarcaciones de supervivencia ni de los botes de rescate en ningún otro puesto.

7. Se dispondrá de medios para evitar toda descarga de agua en la embarcación de supervivencia mientras se esté abandonando el buque.

8. Durante la preparación y la puesta a flote, la embarcación de supervivencia, su correspondiente dispositivo de puesta a flote y la zona del agua en que la embarcación vaya a ser puesta a flote estarán adecuadamente iluminados con el alumbrado que suministre la fuente de energía eléctrica de emergencia prescrita en las reglas II-1/D/3 II-1/D/4.

10 Medios de embarco en los botes de rescate y de puesta a flote y recuperación de éstos (R 17)

BUQUES NUEVOS Y EXISTENTES DE CLASES B, C y D:

- .1 Los medios de embarco y de puesta a flote provistos para los botes de rescate permitirán efectuar el embarco en dichos botes y ponerlos a flote en el menor tiempo posible.
- .2 Los medios de embarco en los botes de rescate serán tales que quepa embarcar en éstos y ponerlos a flote directamente desde su posición de estiba, llevando el bote a bordo el número de personas que le haya sido asignado como dotación.
- .3 Si el bote de rescate se incluye en la capacidad de embarcaciones de supervivencia y el embarco en los otros botes salvavidas se efectúa desde la cubierta de embarco, además de lo dispuesto en el punto.2, deberá poder embarcarse en él desde la cubierta de embarco.
- .4 Los medios de puesta a flote cumplirán con lo prescrito en la regla 9. No obstante, todos los botes de rescate se podrán poner a flote, utilizando bozas en caso necesario, llevando el buque una arrancada avante de hasta 5 nudos en aguas tranquilas.
- .5 El tiempo de recuperación del bote de rescate cuando lleve su asignación completa de personas y equipo con un estado moderado de la mar será de un máximo de 5 minutos. Si el bote de rescate se incluye en la capacidad de embarcaciones de supervivencia, habrá de ser posible recuperarlo en ese tiempo cuando lleve todo el equipo que le corresponda como embarcación de supervivencia y la asignación de personas aprobada que le corresponda como bote de rescate, que será como mínimo de seis personas.

.6 BUQUES NUEVOS DE CLASES B, C y D CONSTRUIDOS EL 1 DE ENERO DE 2003 O POSTERIORMENTE:

Los medios de embarco en los botes de rescate y recuperación de éstos permitirán la manipulación segura y eficaz de una persona transportada en camilla. Se proveerán cabos de recuperación en caso de mal tiempo por razones de seguridad si los motones pesados constituyen un peligro.

11 Instrucciones de emergencia (R 19)

BUQUES NUEVOS Y EXISTENTES DE CLASES B, C y D:

Inmediatamente antes o después de la salida se comunicará a los pasajeros las consignas de seguridad que incluirán, por lo menos, las prescritas en la regla III/3.3. Estas consignas se comunicarán mediante un aviso en uno o varios idiomas que puedan previsiblemente ser comprendidos por los pasajeros. El aviso se dará a través del sistema megafónico del buque o mediante cualquier otro medio adecuado que pueda previsiblemente ser oído por al menos los pasajeros que todavía no lo hayan oído durante la travesía.

12 Disponibilidad operacional, mantenimiento e inspección (R 20)

BUQUES NUEVOS Y EXISTENTES DE CLASES B, C y D:

- .1 Antes de que el buque salga de puerto y en todo momento durante la travesía, todos los dispositivos de salvamento habrán de estar en buenas condiciones de servicio y disponibles para utilización inmediata.
- .2 El mantenimiento y la inspección de los dispositivos de salvamento se hará con arreglo a lo dispuesto en la regla SOLAS/III/20, en su versión revisada.

13 Formación y ejercicios periódicos relativos al abandono del buque (R 19, R 30)

BUQUES NUEVOS Y EXISTENTES DE CLASES B, C y D:

- .1 Cada tripulante con funciones asignadas en situaciones de emergencia conocerá bien esas funciones antes de que empiece la travesía.
- .2 Se realizará una vez por semana un ejercicio de abandono del buque y un ejercicio de lucha contra incendios.
Cada uno de los tripulantes participará al menos en un ejercicio de abandono del buque y en un ejercicio de lucha contra incendios todos los meses. Los ejercicios de la tripulación se realizarán antes de la salida del puerto si más del 25 % de los tripulantes no ha participado en ejercicios de abandono del buque y de lucha contra incendios a bordo del buque de que se trate durante un mes con anterioridad a dicha salida. Cuando un buque entre en servicio por primera vez después de una modificación de importancia, o con una nueva tripulación, los ejercicios periódicos anteriormente mencionados se efectuarán antes de salir a la mar.
- .3 Cada ejercicio de abandono del buque incluirá las acciones prescritas en la regla III/19.3.3.1 del Convenio SOLAS, en su versión revisada.
- .4 Los botes salvavidas y botes de rescate se arriarán en ejercicios sucesivos con arreglo a las prescripciones de los párrafos 3.3.2, 3.3.3, 3.3.6, y 3.3.7 de la regla III/19 del Convenio SOLAS, en su versión revisada.
La Administración del Estado de abanderamiento podrá autorizar a los buques a no poner a flote los botes salvavidas por un costado si sus disposiciones de amarre en puerto y sus patrones de tráfico no permiten la puesta a flote de botes salvavidas por ese costado. No obstante, todos esos botes salvavidas serán arriados al menos una vez cada tres meses y puestos a flote al menos anualmente.
- .5 Si en un buque hay instalados sistemas de evacuación marina, cada ejercicio de abandono del buque incluirá las acciones prescritas en la regla III/19.3.3.8 del Convenio SOLAS, en su versión revisada.
- .6 El alumbrado de emergencia para reunir al pasaje y a la tripulación y abandonar el buque se ensayarán en cada ejercicio periódico de abandono del buque.
- .7 Los ejercicios de lucha contra incendios se realizarán con arreglo a lo dispuesto en la regla III/19.3.4 del Convenio SOLAS, en su versión revisada.
- .8 Se impartirá a los tripulantes formación y se les darán instrucciones con arreglo a lo prescrito en la regla III/19.4 del Convenio SOLAS, en su versión revisada.

ANEXO III

DIRECTRICES DE LAS PRESCRIPCIONES DE SEGURIDAD APLICABLES POR LOS BUQUES DE PASAJE Y LAS NAVES DE PASAJE DE GRAN VELOCIDAD PARA LAS PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA

(según lo contemplado en el artículo 8)

Para la aplicación de las directrices del presente Anexo, los Estados miembros se regirán por la circular 735 (MSC/735) de la Organización Marítima Internacional, de 24 de junio de 1996, titulada «Recomendación sobre el proyecto y las operaciones de los buques de pasaje para atender a las necesidades de las personas de edad avanzada o con discapacidad».

1) ACCESO AL BUQUE

Los buques estarán contruidos y equipados de forma que una persona con movilidad reducida pueda embarcar y desembarcar segura y fácilmente, así como transitar entre cubiertas, sin necesidad de asistencia o mediante rampas o ascensores. Las indicaciones para llegar a dicho acceso se colocarán en los demás accesos al buque y en otros lugares apropiados en todo el buque.

2) LETREROS

Los letreros colocados en el buque con el fin de ayudar a los pasajeros serán suficientemente accesibles y fáciles de leer para las personas con movilidad reducida (incluyendo las personas con minusvalías sensoriales) y se situarán en puntos clave.

3) MEDIOS DE COMUNICACIÓN DE MENSAJES

El explotador del buque dispondrá a bordo de los medios necesarios para comunicar visual y verbalmente a las personas con distintas formas de movilidad reducida mensajes relativos, por ejemplo, a retrasos, cambios de programa y servicios a bordo.

4) ALARMA

El sistema y los pulsadores de alarma deberán diseñarse de manera que sean accesibles a todos los pasajeros con movilidad reducida, incluyendo las personas con minusvalías sensoriales o problemas de aprendizaje, y alerten a dichos pasajeros.

5) PRESCRIPCIONES ADICIONALES PARA GARANTIZAR LA MOVILIDAD DENTRO DEL BUQUE

Las barandillas, los corredores y los pasillos, los accesos y las puertas permitirán el movimiento de una persona en silla de ruedas. Los ascensores, las cubiertas para vehículos, los salones de pasajeros, los alojamientos y los servicios estarán diseñados de forma que sean razonable y proporcionadamente accesibles a las personas con movilidad reducida.

ANEXO 3.- REAL DECRETO 1544/2007 DE 23 DE NOV.- EXTRACTO

Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad.

Artículo 3. Transporte marítimo.

1. Las autoridades portuarias y los gestores de las estaciones marítimas deberán acometer las actuaciones precisas para que las instalaciones portuarias/interfaz objeto de su competencia cumplan lo dispuesto en el anexo II, en el plazo máximo de cuatro años desde la fecha de entrada en vigor de este real decreto.

Las nuevas instalaciones portuarias/interfaz serán accesibles a partir de los dieciocho meses de la entrada en vigor de este real decreto.

2. Las empresas titulares de líneas de pasaje deberán dotar al menos de un barco, accesible a las personas con discapacidad, a cada línea regular de viajeros en cada día de servicio y en cada sentido de la derrota en un plazo máximo de 3 años desde la vigencia del presente real decreto. Su condición de accesible se la dará el cumplimiento de las condiciones básicas del anexo II.

Los nuevos buques deberán cumplir las condiciones de accesibilidad a partir de dos años de la entrada en vigor de este real decreto.

8. Situaciones de emergencia. Vías de evacuación

En los planes de emergencia de los puertos y de las estaciones marítimas deberán contemplarse las medidas precisas para garantizar la evacuación de las personas con discapacidad, así como dotar las instalaciones, espacios y edificios portuarios y de las estaciones marítimas de uso público de los elementos que sean precisos para el tratamiento de las situaciones de emergencia, de acuerdo con las prescripciones que se detallan a continuación, mediante la formalización de los correspondientes protocolos de emergencia:

8.1 Alarmas.

Deberán adoptarse medidas específicas para las situaciones de emergencia mediante la instalación de dispositivos de información tanto sonoro como luminoso o visual para situaciones de emergencia.

Asimismo, en función de las dimensiones de las instalaciones se instalarán puntos de alarma debidamente señalizados que puedan ser utilizados por las personas con discapacidad o por sus acompañantes en supuestos de emergencia.

8.2 Vías de evacuación.

Las vías de evacuación, tanto generales como especiales, en su caso, para las personas con discapacidad deberán estar dotadas de rampas fijas accesibles para salvar los desniveles y pasillos y puertas debidamente señalizados mediante el establecimiento de salidas con señalización fotoluminiscente.

En relación con los ascensores que puedan estar instalados con fines de evacuación, deberán estar dotados de sistemas electrógenos de funcionamiento automático, garantizando que todas sus paradas y rellanos sean estancos y estén protegidos por puertas contra fuego y humo.

En las instalaciones y plantas sin acceso directo al exterior deberán establecerse áreas de rescate asistido debidamente señalizadas que deberán estar protegidas contra el fuego y los humos, y dotadas de máscaras anti-gas y sistemas de intercomunicación que permitan el contacto con los departamentos de seguridad de la instalación portuaria.

8.3 Formación del personal.

Tanto por parte de las Autoridades Portuarias como de las entidades que presten servicios en los puertos, se adoptarán las medidas necesarias para que, de acuerdo con la actividad a desarrollar y el volumen de las instalaciones, una parte de su personal haya recibido la formación precisa para la atención ordinaria a las personas con discapacidad y fundamentalmente en orden a atender a éstas en los supuestos de emergencias y evacuación.

9. Adaptabilidad de los buques de pasaje. Normas generales

Por las administraciones públicas competentes en materia de transporte marítimo se adoptarán las medidas precisas, siempre que ello sea factible por razón de la seguridad del buque, para que las personas con discapacidad puedan gozar de un acceso y una estancia cómodos y seguros a bordo de los buques de pasaje de las clases A, B, y C y en todas las naves de pasaje de gran velocidad, de acuerdo con las prescripciones que conforman los apartados siguientes.

10. Acceso a los buques de pasaje

Por las autoridades portuarias y por las empresas navieras se adoptarán las medidas y se dispondrá de los medios precisos para garantizar el embarque en los buques citados en el artículo anterior por parte de las personas con discapacidad, en adecuadas condiciones de seguridad, de acuerdo con las prescripciones siguientes:

10.1 Accesos por pasarela.

Los embarques mediante la utilización de pasarelas, conforme a las características de los buques y de las zonas de embarque de los puertos, podrán realizarse mediante la utilización de los siguientes sistemas:

10.1.1 Pasarelas de acceso a cubiertas situadas a un nivel superior al del muelle.

Entre la cubierta de recepción del buque y el muelle se dispondrán tramos en rampa de anchura suficiente para que puedan ser utilizados por una silla de ruedas y dotadas de barandillas y suelos no deslizantes que permitan el desplazamiento en condiciones de seguridad, pudiendo utilizarse pasarelas cubiertas o finger.

Alternativamente, en función de las características de los buques y de los muelles podrá instalarse un elevador vertical de tipo ambulift, que resuelva el desnivel entre el buque y el muelle o, bien por popa o por proa según las características del buque, acceder a su interior con un vehículo accesible para personas con discapacidad.

10.1.2 Pasarelas de acceso a cubiertas situadas a un nivel inferior al del muelle.

En este caso las medidas de accesibilidad consistirán en el establecimiento de una rampa fija a un nivel próximo al de la cubierta del buque en comunicación con la misma mediante una pasarela. Dicha pasarela debe de ser de una anchura suficiente, tener pendiente aceptable, protecciones laterales y suelo no deslizante incluso en mojado.

10.2 Accesos por rampa.

Cuando esté previsto que las personas con discapacidad puedan acceder al buque en coche por rampa móvil, deberán establecerse en la cubierta destinada a los coches durante la travesía plazas de aparcamiento de dimensiones adecuadas y ubicación lo mas cercana posible a los ascensores, en número proporcional al conjunto del total de las plazas de aparcamiento y a las características técnicas del buque.

El embarque de los coches de las personas con discapacidad, a los efectos de que queden aparcados en los lugares designados en el párrafo anterior sin que perjudiquen el resto de las operaciones de embarque, deberá iniciarse con prelación al de cualquier otro vehículo, y su desembarque se producirá una vez haya finalizado el de los restantes vehículos.

Además, en lugar adecuado y lo más cercano posible a las plazas anteriormente citadas, se dispondrán sistemas de intercomunicadores o interfonos que permitan solicitar ayuda a la tripulación del buque en caso de necesidad.

11. Desplazamientos dentro de los buques

Los pasillos y corredores que permitan los desplazamientos horizontales dentro del buque deberán estar dotados de los medios precisos para salvar las discontinuidades en altura que supongan una imposibilidad de paso para las sillas de ruedas o impliquen un peligro para las personas con discapacidad visual o que deban utilizar elementos de apoyo para su desplazamiento, siempre que la utilización de esos medios no afecte a la seguridad estructural del buque, ni implique el establecimiento de obstáculos para las evacuaciones en situaciones de emergencia.

En todo caso los pasillos y corredores deberán contar con pisos no deslizantes y estar debidamente señalizados y marcados mediante sistemas luminosos o acústicos.

A efectos de garantizar los desplazamientos verticales, y de acuerdo con las características estructurales y la seguridad del buque, se establecerán plataformas elevadoras o ascensores dotados de equipamientos similares a los exigidos para las instalaciones portuarias.

12. Espacios públicos

Las instalaciones y zonas de servicios, incluidas las zonas comerciales, recreativas y consultorios médicos, en su caso, deberán adecuarse a los siguientes criterios de accesibilidad:

12.1 Con carácter general deben permitir los desplazamientos con sillas de ruedas y evitar en la medida de lo posible, de acuerdo con las características estructurales del buque, resaltes y desniveles, debiendo estar suficientemente indicadas mediante la utilización de medios de señalización, tanto luminosa como acústica.

12.2 Espacios destinados a personas con discapacidad que no abandonen la silla de ruedas durante la travesía.

Se establecerán zonas al efecto en cada sala y cubierta, de acuerdo con la superficie que se pueda destinar en función del desplazamiento y la seguridad del buque, dotados de suelos no deslizantes y anclajes y cinturones de seguridad que garanticen el que la travesía se desarrolle en adecuadas condiciones de seguridad.

12.3 Espacios para personas con discapacidad que abandonen la silla de ruedas durante la travesía.

Para las personas que, siendo usuarias de silla de ruedas, la abandonen, con o sin ayuda, durante la travesía, deben habilitarse butacas en extremos de las filas más indicadas para la aproximación de la silla de ruedas, en número adecuado en cada sala y cubierta. Esas butacas han de tener el reposabrazos exterior abatible, para facilitar la transferencia, y asideros para auxiliar el movimiento de las personas con discapacidad. Dichas butacas tendrán cinturones de seguridad de tres puntos de anclaje y su número será de una butaca por cada cincuenta o fracción del 50 por ciento de las mismas.

12.4 Aseos colectivos.

De acuerdo con las dimensiones y los parámetros de seguridad estructural del buque, en los aseos colectivos se dotará cada batería de urinarios con uno adaptado que permita su utilización por personas discapacitadas, dotados de los correspondientes elementos de seguridad, tales como asideros o pasamanos.

Respecto de los espacios habilitados como aseos se habilitará al menos uno de estos habitáculos de forma que se permita su utilización por usuarios con sillas de ruedas, dotados de los correspondientes elementos de seguridad y sustentación que permita su uso de una forma segura en función de las condiciones de navegación.

14. Camarotes

Los camarotes de los buques deberán estar adaptados para su utilización por personas con discapacidad, de acuerdo con las siguientes normas:

14.1 Camarotes habilitados para personas en silla de ruedas.

En los buques de pasaje se habilitará un camarote de cada cien o fracción del total de los mismos, según las disponibilidades del buque, para su utilización por pasajeros con sillas de ruedas.

Tanto el camarote como su aseo, si existe, deben de ser accesibles para personas con discapacidad y deben de contener mobiliario, accesorios y dispositivos de manipulación adecuados y de color contrastado.

14.2 Camarotes convencionales.

Se habilitarán al menos tres camarotes para su uso por personas con discapacidad distintas de los usuarios de sillas de ruedas.

Dichos camarotes deberán estar dotados de sistemas de avisos sonoros y luminosos, capaces de advertir a los usuarios cuando se produzcan situaciones de emergencia.

Además, si la demanda de pasajeros con discapacidades que no impliquen el uso de sillas de ruedas fuera superior al número de camarotes establecido en el párrafo anterior, se deberá contar con equipos portátiles sonoros y luminosos que puedan avisar sobre cualquier situación de emergencia.

15. Situaciones de emergencia

Con carácter general los manuales y procedimientos para las situaciones de emergencia de los buques que transporten pasajeros deberán complementarse de acuerdo con los siguientes criterios:

15.1 Situación de los camarotes.

Los camarotes adaptados para su utilización por usuarios con sillas de ruedas han de estar lo más próximos posibles a un ascensor accesible que comunique con las cubiertas de uso público y lo más próximos posible a los medios de evacuación.

Lo dispuesto en el párrafo anterior será asimismo de aplicación a los camarotes que sin estar adaptados se ocupen por personas con discapacidad no usuarias de sillas de ruedas.

15.2 Vías de evacuación. Áreas de rescate asistido.

En los buques de pasajeros se habilitarán vías de evacuación accesibles, incluso para pasajeros usuarios de sillas de ruedas, hacia los puntos de abandono del buque.

En los buques ya existentes, en los que por sus características técnicas, en orden a su seguridad, sea difícil o poco razonable el establecimiento de una vía de evacuación aceptable o segura para

los usuarios con sillas de ruedas, se habilitarán áreas de rescate asistido, con las mismas características que en las instalaciones portuarias, para la espera de un equipo de rescate en condiciones seguras.

Las vías de evacuación deberán estar debidamente señalizadas e indicadas, utilizándose al efecto los dispositivos y medios visuales y acústicos que sean precisos.

Si las características del barco obligan, a crear una ruta o vía de evacuación especial o diferente de las generales para pasajeros en silla de ruedas, ésta deberá ser también señalizada de forma diferente, basándose en el SIA.

15.3 Alarmas accesibles.

Los dispositivos para accionar una alarma han de ser accesibles, para los pasajeros con cualquier tipo de discapacidad.

15.4 Señalización y balizamiento fotoluminiscente.

En los buques es obligatoria la señalización y balizamiento fotoluminiscente para auxiliar las evacuaciones en situaciones de emergencia.

15.5 Instrucciones.

La información a las personas con discapacidad, de forma singularizada, de las instrucciones, normas, protocolos y medios disponibles en una situación de emergencia y/o una evacuación ha de darse con los formatos y medios más adecuadas para todos los tipos de discapacidad.

15.6 Acceso a los medios de salvamento.

De forma especial, deben habilitarse formas de acceso a los medios de salvamento del buque para todos los pasajeros, cualquiera que sea su discapacidad (sistema braille, lengua de signos, texto, etc.).

16. Formación de las tripulaciones

Las compañías marítimas deben formar a la tripulación de acuerdo con los protocolos que al efecto establezcan los organismos competentes, para el trato a las personas con discapacidad, su asistencia y auxilio para los que precisen en toda la travesía de forma singular en el camarote, los espacios públicos, los aseos, y de forma especial en las emergencias y evacuaciones. Lo dispuesto en dichos protocolos ha de incorporarse a la actividad laboral normal de la tripulación.

17. Medidas complementarias

17.1 Conforme a lo previsto en el Real Decreto 665/1999, de 23 de abril, en todos los buques, al acceder a los mismos, se tomara la filiación de todas las personas con discapacidad que estén a bordo durante la travesía con indicación exacta de su ubicación. Estos datos figurarán en una lista que se facilitará a los miembros de la tripulación tanto para atender a estos pasajeros en casos de emergencia, como para poderlos localizar rápidamente y auxiliarlos por cualquier circunstancia relacionada con su discapacidad que haga precisa dicha ayuda durante la navegación.

17.2 A efectos de garantizar la seguridad durante las operaciones de embarque y la navegación, así como a facilitar el cumplimiento de las obligaciones de las navieras tanto en lo que se refiere a la reserva de camarotes, espacios reservados para aparcar vehículos, dotación de equipos adaptados, además de aquellas relacionadas con el cumplimiento de las obligaciones objeto del párrafo anterior, las personas con discapacidad en el momento de reservar sus billetes deberán hacer constar su condición y el tipo de discapacidad que padecen, además de la circunstancia de si precisan algún tipo de asistencia o atención especial.

17.3 En cada buque y de forma proporcional a sus características se dispondrán ayudas técnicas a los pasajeros con discapacidad, en especial a los usuarios de sillas de ruedas, tales como sillas

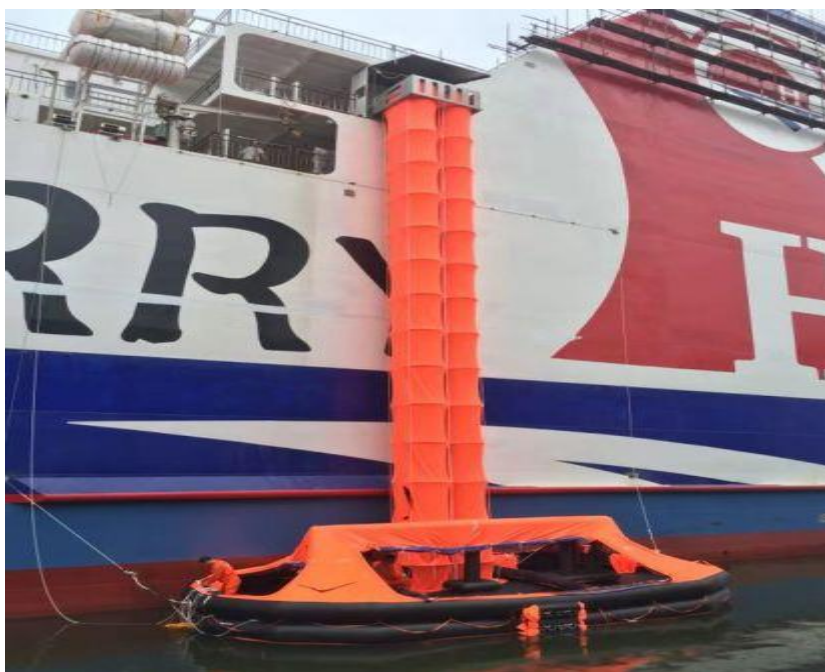
adaptadas a las condiciones de los buques, andadores, bastones, y a las personas sordas, o con discapacidad auditiva, como despertadores y timbres, luminosos y vibratorios, Internet, con sistema de videoconferencia, televisión con teletexto, teléfonos de texto, etc.

18. Protocolos de asistencia

Se deben establecer por los organismos competentes unas normas de actuación y protocolos, para cumplir por la tripulación y por las personas con discapacidad durante la travesía y en todas las situaciones de emergencia.

ANEXO 4.-

DISTINTOS TIPOS DE MES.



HOMOLOGACIÓN CHINA.

MES VERTICAL DE



MES DE RAMPA DESLIZANTE, CON Balsa SALVAVIDAS.

RAMPA DESLIZANTE HINCHABLE DE RESCATE EN UN AVION



DISTINTOS TIPOS DE BOTES SALVAVIDAS.-



BOTE SALVAVIDAS DE ARRIADO O BOTADURA LATERAL Y CERRADO

BOTE SALVAVIDAS ABIERTO



Download from
Dreamstime.com
This watermark-free image is for previewing purposes only.

53700333
Alexandr Blinov | Dreamstime.com



BOTE SALVAVIDAS SEMIABIERTO

BOTE SALVAVIDAS DE CAIDA LIBRE



BALSAS SALVAVIDAS





ANEXO 5 – CARTA DIRIGIDA A LAS NAVIERAS PARA SOLICITARLES INFORMACIÓN.

Estimados Sres. De XXXXXXXX,

AL RESPONSABLE DEL DEPARTAMENTO DE (PRENSA, RELACIONES PUBLICAS O DE ACCESIBILIDAD)

A LA SRA. O SR. XXXXX XXXX XXXX

Mi nombre es CÉSAR M. SORIA GARCÍA. Soy alumno-becario en el Centro De Estudios Europeos de la UNIVERSIDAD DE CASTILLA LA MANCHA (UCLM), tengo una tetraplejia, que me produce una minusvalía del 85%, reconocida por la JUNTA DE COMUNIDADES DE CASTILLA LA MANCHA y por el ESTADO ESPAÑOL.

Me dirijo a uds porque me encuentro en fase de realización de un artículo sobre la *accesibilidad dentro de las normativas europeas y su trasposición dentro de los estados miembros*. Y me estoy centrando en los buques de pasajeros.

Dentro de mi búsqueda inicial de las distintas fórmulas normativas que emanan desde la UNIÓN EUROPEA y sus distintos organismos, he observado como en las distintas fórmulas propugnadas por la Unión Europea para legislar y armonizar, las normativas de sus países socios y compromisarios, se tiene en cuenta y muy especialmente se presta atención a lo no discriminación de ninguna persona. Independientemente de su condición, clase social, raza o religión o tipo de desarrollo, así como también a su estatus personal.

La UNIÓN EUROPEA pone en este aspecto, especial énfasis en que todos los países miembros, sus administraciones, las empresas que operan en el espacio común, entidades sin ánimo de lucro, etc. No cometan acto discriminatorio o discriminen a ningún ciudadano. Así en muchos de sus reglamentos, directivas, recomendaciones, decisiones, Hace especial hincapié en que no se discriminen a ningún colectivo o persona, y aquí en especial a las personas con algún tipo de discapacidad, que en la mayoría de los casos son simples limitaciones de muy diversa índole respecto a una persona normal.

En mi búsqueda y comparación, de esta diversa y amplia normativa europea y sus trasposiciones nacionales, he podido comprobar como la no discriminación es un “LEITMOTIV”, y por ejemplo en el caso que estoy tratando los buques de pasaje.

Y a esta compañía naviera XXXXXXXXXX, como parte interesada e integrante de la cadena, por ser quien ha de transportar mediante una de sus embarcaciones, le conmina a no realizar acto discriminatorio con una persona que tenga reconocida por un estado miembro una minusvalía. (DIRECTIVA 2009/45/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 6 de mayo de 2009 sobre las reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje, DIRECTIVA

(UE) 2017/2108 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 15 de noviembre de 2017 por la que se modifica la Directiva 2009/45/CE sobre las reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje).

Pero también dichas normativas conminan a que los buques de pasaje se encuentren adaptados y accesibles en todas sus estancias y cubiertas o también por ejemplo que los medios de evacuación estén adaptados para personas en camilla o con discapacidad, como hace referencia tanto esta normativa como el convenio SOLAS.

Sin embargo, en ninguna de ellas, se hace referencia a como se ha de realizar el desalojo del buque en caso de accidente; el convenio y directiva dan nociones o hacen una sucinta exposición de como agrupar y evacuar a los pasajeros desde las cubiertas, camarotes, pasillos, tronques, mediante escaleras, rampas, ... siempre pensado para personas que puedan caminar, es decir personas sin minusvalía de movilidad reducida. Por qué sin embargo si propone que las vías de evacuación estén bien designadas, marcadas, iluminadas, etc.

Tampoco la trasposición de los países hace referencia a ello, porque los distintos gobiernos simplemente han traspuesto la directiva y sus sucesivas modificaciones tal cual, sin modificar o añadir nada en ningún punto de su articulado, para mejorarlo o mejorar su normativa nacional, en caso de no ser necesaria la transposición.

Por lo que creo deja en manos de las navieras este hecho; y que como persona con movilidad reducida y portador de una silla de ruedas las 24h del día, para poder desplazarme de un punto a otro. Me hace pensar en este hecho y como se debería o podría realizar.

Por este motivo les pido si ustedes dentro de sus planes de evacuación, así como en sus diversos simulacros tienen contemplado la evacuación de personas con limitaciones, es decir, con minusvalía de cualquier tipo, sean evacuadas con total presteza, normalidad y sobre todo con seguridad, tanto en los medios de evacuación como en el desarrollo de la misma. Así mismo si la tripulación – desde el capitán, oficiales, personal de abordaje o incluso personal de animación- se les dan cursos o formación al respecto que planteo.

Por todo esto anteriormente descrito, les pido me hicieran llegar información al respecto y así como videos, folletos, o cualquier otra forma de información adicional; donde se refleje de manera detallada como se realizaría este tipo de evacuación de este tipo de personas –pasaje con movilidad reducida- ya que es un pasaje especial en caso de siniestro de uno de sus buques.

Quedando agradecido y esperando su respuesta me despido sin más.

CESAR M. SORIA GARCÍA

P.D. : CORREO ELECTRÓNICO DE CONTACTO

Cesarmanuel.soria@alu.uclm.es

