

# SALVAMENTO MARÍTIMO



AS «talayas» o «talayeras», de las que existen referencias escritas en ordenanzas pesqueras del siglo XIV, son las primeras organizaciones que aparecen en España, las cuales, generalizando un poco, podrían ser consideradas como de «salvamento marítimo».

Para los hombre de mar, fundamentalmente para los pescadores de la costa cantábrica, esta institución les proporcionaba una relativa seguridad en el trabajo, ya que con sus avisos y predicciones meteorológicas, basados en la mayor experiencia de los viejos del lugar, llegaba a impedir la salida a la mar de las flotas pesqueras si así lo decidían los «señeros» o «alcaldes de mar»; estos alcaldes de mar eran elegidos de entre todos los hombres de mar de una cofradía, y tenían como tarea otear el horizonte cada mañana, predecir la evolución del tiempo y mantenerse todo el día atentos a la evolución meteorológica, por si era necesario avisar a las flotas mediante un sistema de señales para que regresasen al abrigo de puerto.

Algunas de estas cofradías disponían de embarcaciones para ejercer la vigilancia en la mar, y estas lanchas, llamadas «talayeras», estaban siempre dispuestas para actuar como lanchas de salvamento o remolque en caso necesario.

## Las sociedades de salvamento

Con el auge del tráfico marítimo y del comercio entre los países europeos y sus colonias, debido a la gran cantidad de naufragios que se producían, el panorama del salvamento marítimo era sombrío, y al principio del siglo XIX diversas instituciones y clubes británicos empezaron a preocuparse por el problema, movidos no solamente por causas filantrópicas sino también por las pérdidas económicas y de gente de mar experimentada que se producía con cada naufragio; de esta manera organizan en determinados puntos del litoral de las Islas Británicas, donde los naufragios eran más numerosos, estaciones y lanchas de salvamento para atender las catástrofes en la mar. De todas ellas, la que se instala en la isla de Man en 1802 es la semilla que germinará en 1852, uniendo todas las estaciones de salvamento de Gran Bretaña y convirtiéndose en el Royal National Lifeboat Institution (RNLI), organización de ámbito nacional que, financiada por la caridad pública y apoyándose en el prestigio de la Corona británica, se hizo cargo a partir de dicho momento del salvamento marítimo en las Islas Británicas con tal éxito que, en el año 1872, cuenta ya con 800 estaciones costeras y en sus primeros veinte años de existencia había salvado 1.600 personas.



A finales del siglo XIX, el RNLI contaba con unas 300 embarcaciones de salvamento repartidas por el litoral, que en su mayor parte habían sido adquiridas por donaciones o suscripciones públicas y que eran tripuladas por dotaciones de voluntarios.

Si el litoral inglés es peligroso para la navegación, en Francia, las costas de Bretaña y del canal de la Mancha no lo son menos, y a mediados del siglo XIX se originaron también diversas asociaciones para el auxilio en los siniestros marítimos, que sin embargo no tuvieron el desarrollo de Gran Bretaña y, en 1860, el gobierno francés se tuvo que hacer cargo de ellas, constituyéndose en 1865 la Société Centrale de Sauvetage des Naufrages (SCSN), bajo la presidencia del almirante Rigault de Genouilly. La asociación francesa, a pesar del apoyo del Estado, tampoco alcanzó el extraordinario desarrollo de la RNLI inglesa.

En España, el primer precedente de organización concebida como específica de salvamento se originó en la ciudad de Sevilla en 1773, con la «Instrucción sobre el modo y los medios de socorrer a los que se ahogaren o se hallaren en peligro en el río de Sevilla», en la que, además de organizar unos medios de salvamento, se daban unas instrucciones médicas más que curiosas para atender a los ahogados.

No es hasta el año 1859 en que, coincidiendo con un viaje a Londres del capitán de fragata don Miguel Lobo, éste observa el despegue de las asociaciones británicas de salvamento, y a su regreso, gracias a su tesón e interés, consigue dar impulso a un programa que pretende instalar botes salvavidas y material de rescate y salvamento en algunos puntos del litoral, cuya primera

medida es la adquisición, por parte del Ministerio de Fomento, de trece botes salvavidas británicos tipo *Beeching*, considerados en su momento el mayor avance en diseño dada su condición de insubmersibles.

El defecto de este programa nacional era que la Dirección de Obras Públicas no previó una dotación presupuestaria, y al poco tiempo las lanchas quedaron arrumbadas en manos de las juntas de puertos como resultado de la burocracia imperante, con la excepción de la asignada a Barcelona, que se mantuvo operativa desde el día de su llegada hasta su desguace.

No obstante, y como respuesta normalmente a naufragios que llaman la atención a la opinión pública, se van formando en diversos puntos del litoral asociaciones particulares para colaborar en el salvamento y rescate de naufragos. De entre todas ellas, las primeras en operar fueron las fundadas en 1874 en Santander y en 1875 en Águilas (Murcia), esta última bajo el impulso de los técnicos mineros ingleses que trabajaban en la localidad.

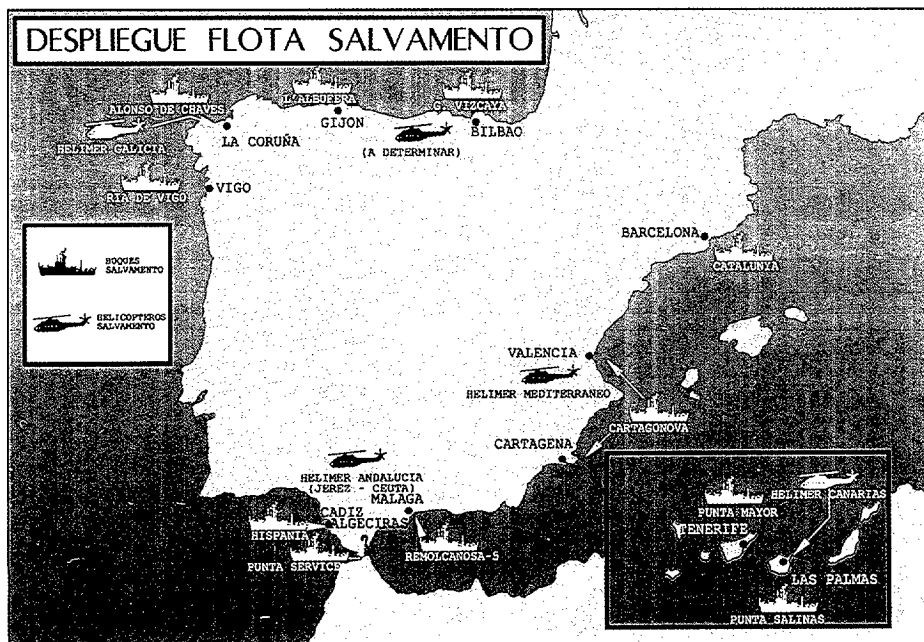
Gracias a las campañas del capitán de navío don Cesáreo Fernández Duro y del capitán de fragata don Miguel Lobo, la idea de una organización de salvamento cuaja en don Martín Ferreiro, delineante de la Dirección de Hidrografía, el cual, en 1880, organiza la Sociedad Española de Salvamento de Naufragos (SESN), quedando oficialmente constituida el 12 de diciembre de 1880, patrocinada por la infanta María Isabel y el beneplácito de la Reina.

El 12 de enero de 1887 la sociedad es declarada de interés público, y hereda las lanchas *Beeching* que, adquiridas por el Ministerio de Fomento, estaban sin uso en la mayoría de puertos a que habían sido destinadas.

El desarrollo de nuestra sociedad fue lento y, aunque en su organización figuraron almirantes de la Armada y personalidades del ámbito marítimo, la penuria económica y la crisis de identidad de la generación del fin de siglo, con la pérdida de Cuba y Filipinas, no permitió su despegue y no llegó a contar con la generosidad de voluntarios ni con la económica de las organizaciones similares de otros países de nuestro entorno marítimo.

Nuestra sociedad, a trancas y barrancas, y la más de las veces olvidada por los avatares políticos del primer tercio del siglo XX, continuó desarrollando su labor, dependiendo de la buena voluntad de los integrantes de las juntas locales y del temperamento emprendedor de alguno de sus miembros.

La SESN sobrevivió a la guerra civil, pero sus competencias se vieron mermadas y el material destruido en su mayor parte; en aquellas circunstancias no se intentó relanzar la benéfica sociedad y se confió el salvamento marítimo a la Armada, sin suministrarle los medios económicos y de material necesarios para establecer una organización nacional de salvamento, por lo que tuvo que desempeñar su tarea con más voluntad que otra cosa. Únicamente en los grandes puertos la SESN continuó disponiendo de pequeñas infraestructuras, regidas por sus juntas locales, destacando casos aislados, como en la ría de Vivero bajo el impulso del ayudante de Marina don Luis Cebreiro.



## La Cruz Roja del Mar

A pesar de adherirse España al convenio de 1960 de SEVIMAR (Seguridad de la Vida en la Mar) —en inglés SOLAS (*Safety of Life at Sea*)—, al no existir una infraestructura de salvamento, muchas de sus normas y recomendaciones no se podían llevar a efecto, hasta que en 1971 se crea la Cruz Roja del Mar, presidida por el almirante don Enrique Amador Franco, con la misión de asumir el salvamento marítimo y en la que se integran a partir de febrero de 1972 los restos de la SESN para incorporar a la nueva institución la experiencia de la que carecía.

La Cruz Roja del Mar arrancó con fuerza y elaboró un Plan Nacional de Cobertura de Salvamento, en el que se dividía la mar en tres zonas o franjas: A, B y C, según su separación del litoral, y se adquirieron embarcaciones de salvamento para dichas zonas: para la zona A, hasta 25 millas de costa, 33 embarcaciones insumergibles y autoadrizables todo-tiempo de los tipos AA y AM; para la zona B, intermedia, 35 *zodiacs* semirrígidas, y para la zona C, o de socorro en playas, 570 *zodiacs*; todo este material basado en 150 estaciones de salvamento repartidas por toda la costa española.

Para el desarrollo del plan, la Cruz Roja firmó un convenio de ayuda económica con la Subsecretaría de la Marina Mercante y otro con la Armada para permitir la prestación del Servicio Militar como voluntario de la Cruz Roja.

El mayor triunfo que obtuvo fue, sin duda, aparte de su creación en sí, la puesta en marcha de un sistema de salvamento partiendo de la nada y que vino a llenar un vacío inaceptable.

## **El Plan Nacional de Salvamento Marítimo**

### *Antecedentes*

La firma del convenio SAR 79 (*Search and Rescue*), y que España en su momento no pudo ratificar por carecer de la organización necesaria que asegurase la búsqueda y salvamento en el área asignada internacionalmente a nuestro país, fue el revulsivo que obligó a nuestro gobierno a plantearse seriamente la constitución de un servicio de salvamento con carácter nacional, encargando a la Dirección de la Marina Mercante su puesta en marcha.

El 20 de octubre de 1989 fue presentado por el entonces ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones un primer Plan Nacional de Salvamento Marítimo y lucha contra la Contaminación para el cuatrienio 1989-1993, como primera respuesta a los compromisos adquiridos por España mediante la adhesión a los distintos convenios internacionales en la materia.

La Ley 27/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, en su artículo 87, establece la creación de la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima para la prestación de los servicios específicos de búsqueda, rescate y salvamento marítimo, de prevención y lucha contra la contaminación del medio marino, de remolque y embarcaciones auxiliares.

Como acción derivada de la creación de la Sociedad Estatal y de la finalización del primer plan que estableció la base de la Organización de Salvamento, se promulgó el segundo plan para el cuatrienio 1994-1997, cuya organización vamos a presentar a continuación.

### *Convenios Internacionales en materia de seguridad marítima y salvamento de vidas humanas en la mar*

De entre los convenios para garantizar la seguridad marítima, vamos a hacer un resumen de los artículos de cada uno de ellos, en los cuales las partes firmantes se comprometen a establecer un servicio de búsqueda y salvamento marítimo:

*Convenio sobre Alta Mar* (Ginebra, 29 de abril de 1958).

Entrada en vigor para España: 27 de marzo de 1971.

Artículo 12.2.: «El Estado ribereño fomentará la creación y el mantenimiento de un servicio de búsqueda y salvamento adecuado y eficaz, en relación con la seguridad en la mar, y —cuando las circunstancias lo exijan— cooperará para ello con los Estados vecinos mediante acuerdos mutuos regionales.»

*Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS 74)* (Londres, 1 de noviembre de 1974).

Entrada en vigor para España: 25 de mayo de 1980.

Regla 15 del capítulo V: «Cada uno de los Gobiernos Contratantes se obliga a garantizar la adopción de las medidas que exija la vigilancia de costas y el salvamento de personas que se hallen en peligro cerca de las costas en el mar. Dichas medidas comprenderán el establecimiento, la utilización y el mantenimiento de las instalaciones de seguridad marítima que se juzguen necesarias y de posible empleo, considerados la densidad de tráfico marítimo y los peligros existentes para la navegación, y proporcionarán, en la medida de lo posible, medios para la localización y el salvamento de las citadas personas.»

*Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo (SAR 79)* (Hamburgo, 1979).

Entrada en vigor para España: 13 de marzo de 1993.

Artículo 2.1.1.: «Las Partes harán que se tomen las medidas necesarias para la creación de servicios adecuados de búsqueda y salvamento de personas que se hallen en peligro cerca de sus costas en el mar.»

Artículo 2.2.2.: «Las Partes establecerán órganos nacionales para la coordinación global de los servicios de búsqueda y salvamento.»

Artículo 2.3.1.: «Las Partes establecerán Centros Coordinadores de Salvamento para sus servicios de búsqueda y salvamento, así como los Subcentros de Salvamento que consideren apropiados.»

*Convenio de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar* (Jamaica, 10 de diciembre de 1982).

Entrada en vigor para España: 16 de noviembre de 1994.

Artículo 98.2.: «Todo Estado ribereño fomentará la creación, el funcionamiento y el mantenimiento de un servicio de búsqueda y salvamento adecuado y eficaz para garantizar la seguridad marítima y aérea y, cuando las circunstancias lo exijan, cooperará para ello con los Estados vecinos mediante acuerdos regionales.»

## **Objetivos del Plan Nacional de Salvamento (PNS)**

El PNS tiene como objetivos básicos los siguientes:

- Cumplir lo ordenado por la Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante, en lo referente a la creación de un modelo de salvamento.
- Coordinar las actuaciones de todos los medios navales y aéreos que pertenecientes a las diversas administraciones, así como a instituciones públicas o privadas, sean capaces de colaborar en operaciones de salvamento y lucha contra la contaminación.

- Establecer los centros zonales, regionales y locales que, coordinados por un centro nacional, cubran la totalidad de nuestro litoral implantando un sistema de control del tráfico marítimo.
- Potenciar los medios de salvamento adscritos a la Sociedad Estatal.

## La Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima

La Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante crea la Sociedad Estatal como instrumento para la salvaguarda de la vida humana en la mar y, asimismo, llevar a cabo las acciones necesarias para incrementar la seguridad marítima en general.

Es una entidad de derecho público, con personalidad jurídica propia, que posee patrimonio propio y capacidad de obrar plena; está adscrita al Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente a través de la Dirección General de la Marina Mercante, que es la que le fija sus directrices de actuación, aprueba su plan anual de objetivos y ejerce el control de su eficacia.

Corresponde a la sociedad la prestación de servicios de búsqueda, rescate y salvamento marítimo, de control y de ayuda del tráfico marítimo, de prevención y lucha contra la contaminación del medio marino, de remolque y embarcaciones auxiliares.

El presidente de la sociedad es siempre el director general de la Marina Mercante.

## Coordinación institucional

Uno de los objetivos del plan es la coordinación de todos los medios que puedan colaborar en el salvamento, para de esta manera poder conseguir no sólo un uso eficaz de los mismos, sino también su máximo rendimiento.

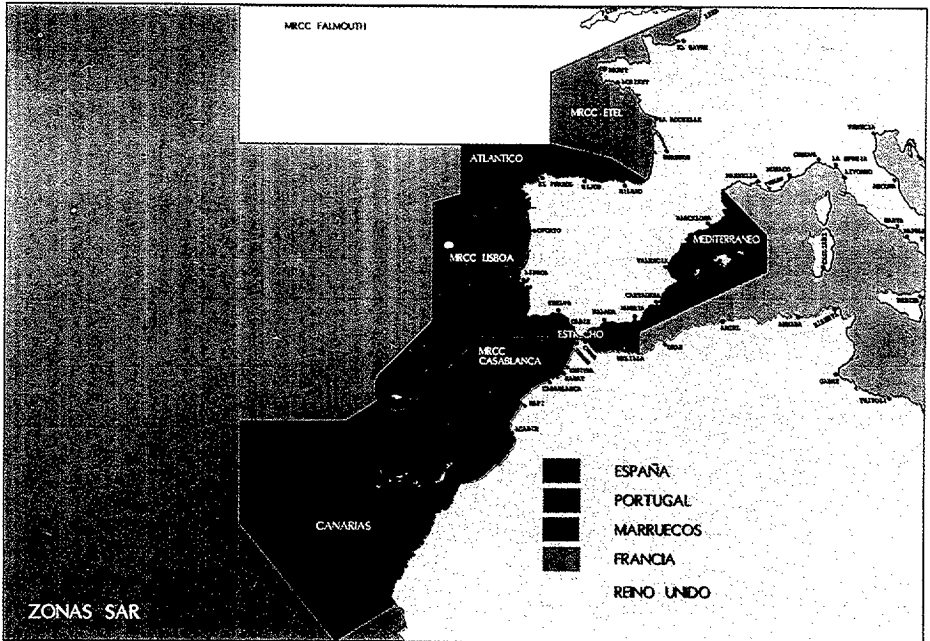
Por esta razón, y siguiendo las recomendaciones de diversos convenios internacionales, se han firmado múltiples convenios de colaboración, tanto de rango nacional como internacional; entre los más importantes destacamos los firmados con:

### *A nivel internacional*

- Con Francia, Portugal, Marruecos y la Unión Europea (Lisboa, 1990).
- Con Francia y los países del norte de Europa (Bonn, 1990).

### *A nivel nacional*

- Ministerio de Defensa - Armada y SAR (20-5-92).
- Ministerio de Economía y Hacienda - SVA (19-7-91).



- Ministerio del Interior - Dirección General de Protección Civil (16-9-92).
- Comunidades Autónomas de Galicia, Valencia y Andalucía.
- Cruz Roja Española (20-10-89).
- Ayuntamientos de Tarifa y Finisterre.

## Centros Coordinadores de Salvamento

Los Centros Coordinadores de Salvamento (CCS) tienen unas misiones que fundamentalmente se resumen en:

- Vigilancia y prevención de accidentes marítimos.
- Vigilancia y control del tráfico marítimo.
- Coordinación del tráfico marítimo.
- Avisos a los navegantes.
- Apoyo e información a la Administración marítima.

Se han definido cuatro tipos diferentes de centros, basados en su función y equipamiento:

CNCS.—Centro Nacional de Coordinación de Salvamento, ubicado en Madrid. Coordina todos los centros periféricos, actúa como enlace con los cen-



tros equivalentes a nivel internacional y proporciona cobertura de comunicaciones entre los paralelos 70° N y 70° S.

**CZCS.**—Centros Zonales de Coordinación de Salvamento. Proporcionan cobertura radar y radiogoniométrica en los dispositivos de separación del tráfico marítimo, con una cobertura de comunicaciones de 100 millas. En España existen dos, uno en Tarifa y el otro en Finisterre.

**CRCS.**—Centros Regionales de Coordinación de Salvamento. Proporcionan cobertura radar y radiogoniométrica en diversas áreas de aproximación a diferentes puertos y áreas costeras, con una cobertura de comunicaciones de 100 millas. En España hay ocho centros de este tipo, situados en Palma de Mallorca, Barcelona, Valencia, Almería, Gijón, Bilbao, Las Palmas y Tenerife.

**CLCS.**—Centros Locales de Coordinación de Salvamento, que proporcionan cobertura radar, radiogoniométrica y comunicaciones en VHF, en la aproximación a diversos puertos con especial riesgo o dificultad. En España hay 11 de ellos, situados en Tarragona, Castellón, Alicante, Cartagena, Málaga, Algeciras, Cádiz, Huelva, Vigo, La Coruña y Santander.

## **Unidades navales y aéreas adscritas a la sociedad**

Para la prestación de los servicios de salvamento, la sociedad tiene asignados, con cargo a su presupuesto, diversos medios navales y aéreos repartidos por todo el territorio nacional.

### *Buques de salvamento*

Los buques de salvamento de altura son unidades esenciales tanto para el salvamento de vidas, buques y cargas como para la lucha contra la contaminación marina. Estas unidades se encuentran en estado permanente de alerta durante todo el año.

La Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima dispone actualmente, mediante los oportunos contratos de servicios, de once buques de salvamento de altura y lucha contra la contaminación.

Aunque en ningún caso sería aconsejable, por razones de seguridad, rebajar el actual despliegue estratégico, con la flota actual de buques de salvamento de altura se puede considerar aceptablemente cubierto todo el litoral y las zonas marítimas de responsabilidad de búsqueda y salvamento asignadas a España.

Por otra parte, hay que tener en cuenta que las citadas unidades deben estar perfectamente equipadas para cumplir con la máxima eficacia las misiones que tienen encomendadas.

## *Embarcaciones de salvamento*

Si bien los buques de salvamento están preparados para todas las emergencias marítimas, existen accidentes que por ser de menor entidad, o bien por producirse en aguas poco profundas o en circunstancias en las que la rapidez de respuesta desempeña un papel fundamental, hacen necesario disponer de embarcaciones menores de alta velocidad, gran maniobrabilidad, poco calado y otras particularidades que las hacen especialmente apropiadas para este tipo de actuaciones.

El plan prevé un total de treinta y tres embarcaciones menores de salvamento de intervención rápida distribuidas por todo el litoral español.

Embarcaciones de 15 m de eslora, en puntos estratégicos de la costa, y una unidad de 20 m por cada fachada marítima, incluidos los archipiélagos, con lo que el total de estas unidades será de 28 de 15 m y de cinco de 20 m, de las cuales la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima dispone actualmente, mediante los oportunos contratos de servicios, de catorce embarcaciones de estas características.

## *Helicópteros*

Los compromisos adquiridos en materia de control de tráfico, salvamento marítimo y lucha contra la contaminación marina hacen preciso disponer de estas unidades, capaces de responder con la máxima celeridad a las emergencias marítimas, principalmente para los servicios de rescate y evacuación de personas en peligro.

La Sociedad Estatal dispone actualmente, mediante los oportunos contratos de servicio, de cuatro helicópteros, siendo el objetivo final del PNS contar con un total de cinco unidades.

Ponciano ROLDÁN CRESPI



## BIBLIOGRAFÍA

ARBEX, Juan Carlos: *Enciclopedia General del Mar y Salvamento en la Mar*.  
MOPTMA 94: *Plan Nacional de Servicios de Salvamento*.