

Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima,
creada por la Ley de Puertos y de la Marina Mercante

Un crecimiento espectacular

The Spanish Maritime Safety and Rescue Agency was created by the State Ports and Merchant Marine Act

SPECTACULAR GROWTH

Summary:

The Spanish Maritime Safety and Rescue Agency is celebrating fifteen years of public service dedicated to the safety of human life at sea and the fight against marine pollution. Developed over five separate National Rescue Plans, this effort has resulted in continued and spectacular growth. Today Spain boasts an effective body staffed by over one thousand five hundred professionals and equipped with state-of-the-art aerial, maritime and technical resources.

La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima cumple quince años de servicio público dedicado a la salvaguarda de la vida humana en la mar y la lucha contra la contaminación del medio marino. Impulsada por cinco específicos Planes Nacionales de Salvamento, el resultado de este esfuerzo es un crecimiento intenso, constante y espectacular. España cuenta hoy día con una potente institución atendida por más de mil quinientos profesionales y dotadas de los medios aeromarítimos y tecnológicos más avanzados.

Creada en el año 1993 por la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobada el año anterior en el Congreso de los Diputados, la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima cumple quince años de servicio público dedicado a la salvaguarda de la vida humana en la mar y la lucha contra la contaminación del medio marino.

Han transcurrido tres lustros de crecimiento intenso y constante, impulsado por cinco específicos programas económicos y de desarrollo, denominados Planes Nacionales de Salvamento, financiados cada cuatro años a través de los presupuestos del Estado. El resultado de este esfuerzo es que España cuenta hoy día con una potente institución atendida por más de mil quinientos profesionales altamente cualificados y dotadas de los medios aeromarítimos y tecnológicos más avanzados.

SÓLIDOS CIMIENTOS

Hace un centenar y medio de años, salvar a personas que se encontraban en peligro en pleno océano o en áreas marítimas próximas a la costa, aún a riesgo de la propia vida, más que una

actividad era un acto instintivo de coraje y una actitud propia de gente valiente.

Organizar los impulsos de valor de una manera coherente, de forma que los actos de salvamento estuvieran revestidos por más racionalidad y eficacia, requirió de ímprobos esfuerzos y, fundamentalmente, dependió de la férrea voluntad de un puñado de hom-

Ha sido impulsada por cinco específicos Planes Nacionales de Salvamento

bres y mujeres que pueden ser calificados como visionarios.

A mediados del siglo XIX, cuando las rutas de navegación se libraron del azote de las constantes guerras entre las potencias europeas y cuando la pesadumbre causada por las muertes en la mar empezó a dejarse sentir sobre la sociedad, surgieron grupos filantrópicos y asociaciones benéficas dedicadas a proteger y mejorar la vida de los marinos. Organizaciones como la británica Royal Na-

tional Lifeboat Institution (RNLI) o la francesa de los Hospitaliers Bretones son conocidas históricamente como hermandades de voluntarios que rescataban a naufragos en peligro. Pero los asociados iban más allá del rescate de tripulaciones en medio del temporal porque también velaban por la situación de las familias de los marinos y se preocupaban por aumentar la dignidad humana y el bienestar de las gentes de mar.

A partir de 1850, prácticamente en toda Europa (Portugal, Reino Unido, Francia, Holanda, Italia, Bélgica, Dinamarca, Suecia, Finlandia, Irlanda, Noruega, Alemania, Rusia...) y en puntos de América del Norte, se fueron constituyendo este tipo de sociedades, la mayoría enteramente sostenidas mediante las cuotas aportadas por sus asociados y por donaciones privadas, como fue el sistema adoptado por la RNLI. Otras instituciones nacieron de la voluntad de determinados gobiernos, como Estados Unidos, Bélgica o Dinamarca, en tanto que en otros casos aparecieron sociedades de tipo mixto, como eran las francesas que, además de las cuotas de asociados recibían subvenciones estatales para lograr sobrevivir.



▲ Las Capitanías Marítimas, pertenecientes a la Dirección General de la Marina Mercante, y los Centros Coordinadores de Salvamento Marítimo, comparten en muchos puertos un mismo edificio en el afán del Ministerio de Fomento de visualizar y atender al ciudadano dentro del concepto de "ventanilla única".

Puede decirse que, por lo que se refiere al salvamento marítimo, los años que transcurren entre 1850 y 1939 están repletos de heroísmo y de grandes dosis de buena voluntad. Centenares de estaciones o bases costeras pertenecientes a las sociedades benefactoras, cada una de ellas integradas quizá por una veintena de audaces remeros tripulando un bote salvavidas, con sus lanzacabos, aros salvavidas, baldes y andariveles, salpicaban las costas europeas atentas a la llamada de socorro llegada desde el mar.

La hecatombe de la II Guerra Mundial desbarató buena parte de estas organizaciones y forzó a su refundación. Por otro lado, la implantación de la radiotelegrafía, el incremento de las flotas mercantes mundiales y el tamaño y capacidad de los buques, convirtieron en obsoletos los medios tradicionales de salvamento utilizados

por las sociedades del XIX, desarrollándose nuevas embarcaciones y haciendo su aparición los medios aéreos de rescate.

Fue sobre todo la revolución en las telecomunicaciones y la tecnología

Salvamento Marítimo ha llegado a ser un modelo a seguir por otros países

aplicada al salvamento marítimo lo que daría un vuelco a esta actividad, hasta entonces basada en la audacia de unos pocos. El Convenio SAR del año 1979, celebrado en Hamburgo bajo los auspicios de la Organización Marítima Internacional (OMI) de Naciones Unidas, establecería un siste-

ma mundial de búsqueda y salvamento al que debieron adaptarse las venerables sociedades benefactoras, con la ayuda o bajo la dirección de organismos públicos, nacionales e internacionales que terminarían asumiendo sus responsabilidades en la seguridad de la navegación. En resumidas cuentas, a partir de 1980 en la búsqueda y el salvamento marítimo perdieron peso la audacia y el valor, sin llegar jamás a desaparecer, y se impusieron la tecnología y los procedimientos.

CRUZ ROJA DEL MAR

En España, en el año 1880 nacería la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos (SESN), fuertemente influenciada por la experiencia británica de la RNLÍ. La sociedad nacería con carácter totalmente privado y fuertemente descentralizado. Las Juntas

Locales de cada localidad costera, recabando la caridad de sus vecinos, lograron poner en pie estaciones, mejor o peor dotadas de medios, aunque todas animadas por el mismo espíritu de entrega y ayuda a los naufragos. En su conjunto, en más de un siglo de actividad, entre todas ellas rescataron de una muerte segura a miles de seres humanos. Algunas de las sociedades europeas, como fue el caso de nuestra SESN, se desvanecerían en el olvido y en medio de la apatía general, pero la inmensa mayoría sobrevivió y son todavía un ejemplo de entrega y de persistencia.

La potente institución es atendida por más de mil quinientos profesionales, dotados de los medios aeromarítimos más avanzados

A partir de la formalización del Convenio SAR 79, en España era necesario cambiar muchas cosas en materia de salvamento marítimo y gracias a la constante presión ejercida por marinos y pescadores, el Estado español decidió asumir algunas de sus responsabilidades. Fue un primer intento, aunque lejos de los niveles de profesionalidad y compromiso alcanzados por esos años en otras naciones de nuestro entorno.

Lejos de involucrarse de forma absoluta y directa, el Estado español recurrió en los años setenta a una institución privada, la Cruz Roja, para reorganizar el servicio de salvamento en la mar. La capacidad de respuesta de Cruz Roja es digna de ponerse en relieve ya que, aunque el mar nunca había sido su campo de actuación, no titubeó en asumir la creación de una rama especial de su organización que bautizó como Cruz Roja del Mar.

La nueva institución dispuso de medios humanos integrados por voluntarios, de medios marítimos adquiridos mediante la ayuda económica del Gobierno, de formación náutica y logística impartida por personal de la Armada y de otras ayudas económicas llegadas desde ciudadanos, empresas e instituciones variadas.

La Cruz Roja del Mar tuvo un destacado éxito en el servicio de protección de bañistas en playas y costas, por aquellos años sumidas en las avalanchas turísticas veraniegas. Pero siempre adoleció de capacidades económicas y organizativas para hacer frente a un desafío tan rotundo como fue el Convenio SAR 79 y sus disposiciones. De hecho, tras su entrada en vigor en 1985, el Convenio SAR 79 solamente había podido ser ratificado por una veintena de naciones ribereñas, pues el resto tenía serias dificultades tecnológicas y presupuestarias que no se resolverían hasta muchos años después.

UN RETO DE ENVERGADURA

Con la Armada y la Cruz Roja como integrantes del servicio público de salvamento, España no alcanzaba los niveles mínimos necesarios para cumplimentar con las exigencias del Convenio SAR 79. Por ese motivo, la Ley 27/1992 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante establecería la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, como entidad de derecho público integrada en la Dirección General de la Marina Mercante, dentro del organigrama del actual Ministerio de Fomento.



▲ Los Centros de Coordinación de Salvamento Marítimo, distribuidos por todo el litoral español, llevan a cabo una labor fundamental en la atención de las emergencias que ocurren sobre una superficie oceánica de un millón y medio de kilómetros cuadrados.



▲ El buque de Salvamento Marítimo “Don Inda” es uno de los cuatro buques polivalentes puestos en marcha por el Plan Nacional de Salvamento Marítimo 2006–2009. Son de los más avanzados del mundo en el salvamento y la lucha contra la contaminación.

A partir de 1993, y con el sostén económico del que puede ser considerado como el primer Plan Nacional de Salvamento, en el año 1989, Salvamento Marítimo se convertiría en una fuerte apuesta de la sociedad española para hacer más seguras sus aguas de soberanía y asumir sus responsabilidades internacionales.

El reto era de envergadura, pues la OMI había asignado a España una superficie oceánica de un millón y medio de kilómetros cuadrados como Zona de Responsabilidad SAR, es decir, tres veces la superficie del territorio nacional.

Los primeros pasos del nuevo organismo fueron dirigidos a integrarse en los nuevos esquemas que la Ley dibujaba para la Administración marítima española. En su articulado, la Ley 27/1992 disponía la desaparición de las Comandancias y Ayudantías Militares de Marina como órganos de representación periférica de la Administración civil. A partir de 1993 asumiría sus funciones la Dirección

General de la Marina Mercante a través de las nuevas Capitanías Marítimas.

El propio presidente de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima

Fuerte avance en el número y calidad de los medios incorporados

es el Director General de la Marina Mercante. La creación de las Capitanías Marítimas creó un sistema coherente que enlazaba íntimamente a Salvamento Marítimo con la Administración marítima civil, especialmente en materia de prevención y de normativas nacionales e internacionales, en responsabilidades administrativas y en alta representación política a nivel internacional.

La fusión entre Salvamento Marítimo y la Administración civil marítima, las Capitanías Marítimas, se

visualizó en los edificios que ambas instituciones empezaron a compartir en los puertos, dentro del concepto de “ventanilla única” para el ciudadano.

ESQUEMA SUPRANACIONAL

Siempre bajo la normativa y las disposiciones contenidas en un ambicioso esquema supranacional, en este caso surgido y guiado por la OMI, Salvamento Marítimo ha llegado a ser un modelo a seguir pues sus objetivos coinciden plenamente con los del Convenio SAR 79.

Puede pensarse que quince son muchos años para alcanzar los objetivos previstos. Pero no siempre hay metas claras y perfectamente definidas en la seguridad del océano porque a cada paso han surgido nuevos desafíos que, al menos en el caso de España, se han traducido en escenarios bien conocidos por la ciudadanía.

Tendríamos que referirnos al fuerte incremento de la flota de embarca-

ciones de recreo, verdadero quebradero de cabeza para la mayoría de las organizaciones SAR mundiales (en España, el 57 por 100 de las emergencias proceden de la flota de recreo); en el desarrollo de la actividad pesquera y la fragilidad de una flota que se enfrenta a violentos temporales; mencionar las debilidades del tráfico comercial y sus potenciales amenazas al medio ambiente marino, especialmente por lo que respecta al tráfico de hidrocarburos; hablar del problema de la emigración irregular por vía marítima que alcanzó su cenit en los años 2006 y 2007.

Para cada uno de estos problemas, algunos inesperados, los Planes Nacionales de Salvamento en sus ediciones 1994-1997, 1998-2001, 2002-2005 y 2006-2009 han encontrado respuestas adecuadas para nuestras capacidades y responsabilidades como sociedad civil y como Estado. Incluso

Salvamento Marítimo ha ido más allá de ellas al no dudar en actuar fuera de las aguas de responsabilidad SAR asignadas a España por los organismos internacionales cuando estaban en peligro vidas humanas.

La Sociedad de Salvamento dispone de una flota aeromarítima propia con la más alta tecnología y que cubre la totalidad de las aguas costeras españolas

Especialmente significativos en la corta historia de Salvamento Marítimo fueron los brutales accidentes de

los buques tanque “Aegean Sea”, en el año 1992, y “Prestige”, en el año 2002. De su génesis, antecedentes y dramáticas consecuencias, Salvamento Marítimo extrajo el impulso necesario para renovarse y asumir nuevas responsabilidades.

EVOLUCIÓN SIGNIFICATIVA

Por parte de Salvamento Marítimo, la evolución ha sido muy significativa. De contar en 1993 con tres únicos helicópteros de salvamento, de una pequeña flotilla de embarcaciones de intervención rápida, las bien conocidas “Salvamares”, y de otra flota de remolcadores arrendados en su mayoría a empresas privadas, ha pasado a disponer de una flota aeromarítima propia, de alta tecnología y que hoy cubre bajo su radio de acción la totalidad de las aguas costeras españolas.



▲ El esfuerzo de dotar al último Plan Nacional de Salvamento con más de 1.000 millones de euros se ha traducido en un fuerte avance en el número y la calidad de sus medios aeromarítimos. En la foto, el buque de Salvamento Marítimo “Miguel de Cervantes”.



▲ Los nuevos helicópteros, fabricados y entregados por AgustaWestland, están dotados con la última tecnología para el rescate de vidas. Realizan también labores de vigilancia de la contaminación y el tráfico marítimo.

Todo ello contando con la indispensable colaboración de los medios humanos y materiales existentes en institu-

Decidida renovación de la flota aérea

ciones de todo tipo, tanto públicos como privados, unidos en un esfuerzo solidario del conjunto de la sociedad españo-



▲ Más de medio centenar de "Salvamares" operan en nuestras costas.



▲ Una de las novedades del actual PNS 2006–2009 es la incorporación de tres aviones CN-235 preparados para operaciones de búsqueda y salvamento y control de la contaminación y del tráfico marítimo, así como para potenciar la seguridad y las leyes del mar.

la y sus legítimos representantes. Esta coordinación de medios, siempre bajo la dirección de Salvamento Marítimo y de sus Centros de Coordinación de Salvamento (CCS), obedecía al modelo previsto por el Convenio SAR 79.

En quince años, la sociedad española ha evolucionado, pero seguramente no ha sido todavía capaz de asimilar la realidad de nuestro servicio público porque falta una extendida cultura de la seguridad entre la ciudadanía y un buen conocimiento del alcance y las limitaciones del salvamento marítimo.

La incorporación de España a la Unión Europea en enero de 1986 como Estado miembro tuvo peso significativo en los sucesivos Planes Nacionales de Salvamento, pues la Comunidad aportó ayudas financieras mediante instrumentos como el Fondo de Cohesión.

En la actualidad, con el Plan Nacional de Salvamento 2006-2009 en vigor, el desarrollo de Salvamento Marítimo se ha acelerado de forma espectacular. Si la media de gastos e inversiones cuatrienales desde 1994

rondaba los 250 millones de euros, el esfuerzo de dotar al último Plan con más de 1.000 millones de euros se ha traducido en un fuerte avance en el

Los Centros de Coordinación de Salvamento Marítimo actualizan constantemente sus sistemas informáticos y electrónicos de teledetección

número y la calidad de sus medios aereomarítimos y técnicos.

Hay que señalar que el cálculo de probabilidades señala que es muy posible que España llegue a enfrentarse a un nuevo y grave accidente con vertido de hidrocarburos en nuestras aguas. Prepararse para hacer frente a

semejante contingencia ha sido el objetivo de los gobiernos españoles desde el año 2003.

RESULTADOS VISIBLES

Los resultados de estos años de crecimiento y consolidación, tras la fase de maduración y ejecución, son ahora muy visibles. A la vista de la opinión pública, en esta nueva fase de Salvamento Marítimo destacan los grandes buques polivalentes entrados en servicio y en régimen de propiedad, como son el “Luz de Mar”, el “Miguel de Cervantes”, el “Don Inda” y el “Clara Campoamor”.

También sobresale el notable incremento en el número de unidades “Salvamares”, operando ya más de medio centenar hasta cubrir la totalidad de nuestra línea costera, o la decidida renovación de la flota aérea de Salvamento Marítimo gracias a nuevos helicópteros y aviones de gran radio de acción para patrulla marítima.

Los Centros de Coordinación de Salvamento Marítimo han venido ac-

ESFUERZO PRESUPUESTARIO Y HUMANO

No resulta sencillo ni bien comprendido por el gran público que medidas como la adoptada de mantener en alerta máxima durante las 24 horas del día a un helicóptero de Salvamento Marítimo, con la capacidad de ofrecer respuesta en apenas quince minutos a una emergencia, significa aceptar un reto laboral y económico de considerables dimensiones. Porque es necesario disponer constantemente de una tripulación al completo, compuesta por piloto, copiloto, rescatador y mecánico a pie de aparato. Esto implica adecuar las instalaciones en las bases y hacerlas habitables, multiplicar por tres los medios humanos para cubrir las guardias de ocho horas y disponer de máquinas de sustitución para caso de avería o de parada obligada por mantenimiento.

Si se extiende este escenario a todas y cada una de las unidades de Salvamento Marítimo, tanto marítimas como aéreas, se comprende mejor el esfuerzo sostenido que actualmente lleva a cabo la organización SAR española. Un esfuerzo no solamente presupuestario, sino fundamentalmente humano.

nal, presencia permanente y destacada de España en los grandes foros marítimos internacionales, seguimiento de la evolución de otras organizaciones SAR mundiales e intercambio de experiencias... son aspectos que forman parte del quehacer diario del per-

Fomento ha aceptado un reto laboral y económico de considerables dimensiones



▲ Despliegue de la Red de Centros de Coordinación y unidades aeromarítimas de Salvamento Marítimo.

tualizando sus sistemas informáticos y electrónicos de teledetección, con la incorporación del AIS (Sistema Automático de Identificación de Buques) como estrella de la información, seguimiento y aumento de la seguridad marítima. Pero ninguno de estos avances habría sido eficaz sin tener en cuenta a los hombres y mujeres que, desde 1992, han utilizado estos medios des-

de las consolas de las salas de operaciones de los CCS y a los mandos de buques y aeronaves.

Formación continua, adaptación a nuevos procedimientos y situaciones, aprendizaje de nuevas tecnologías, ejercicios de adiestramiento y de mejora de la coordinación, estudio de la evolución de la seguridad marítima a nivel internacional, nacional y regio-

sonal de Salvamento Marítimo y del conjunto de instituciones integradas en el servicio. Entre tanto, en medio de este proceso de perfeccionamiento, ese personal tiene que permanecer a la escucha de las llamadas de socorro las 24 horas del día, los 365 días del año.

Juan Carlos ARBEX