



## **I CONGRESO NACIONAL DE SALVAMENTO EN LA MAR (Cádiz, 2 a 4 de octubre de 2008)**

### **CONCLUSIONES DEL COMITÉ TÉCNICO sobre el desarrollo de las ponencias, comunicaciones y aportaciones realizadas por los participantes**

#### **1.- OBJETIVO Y ENFOQUE**

El objetivo fundamental que ha sustentado la oportunidad y el desarrollo de este primer Congreso quedó definido desde sus inicios desde la perspectiva de ofrecer un espacio de relación, conocimiento e intercambio de buenas prácticas a todos aquellos que realizan su actividad en el ámbito del salvamento marítimo, entendiendo este concepto desde su vertiente más amplia e integradora.

El nivel actual de implantación y desarrollo del Plan Nacional de Salvamento Marítimo y Lucha Contra la Contaminación Marina, la experiencia adquirida a lo largo de estos últimos años, así como la relación entre los distintos agentes que intervienen en el ámbito de la seguridad marítima, hacían deseable y recomendable que se generara este espacio de encuentro en el que pudieran compartirse las experiencias obtenidas en el sector y, sobre todo, las herramientas y recursos que, en manos de todos aquellos que llevan a cabo su actividad en este ámbito, redunden en una mejora de la seguridad en el espacio marítimo.

La realidad poliédrica de un concepto como el de la seguridad marítima, así como la complejidad intrínseca del objetivo establecido para este congreso, hacía imprescindible que la aproximación temática se realizara desde una perspectiva multidisciplinar, proponiendo mesas específicas que organizaran conceptualmente estas realidades distintas entre sí pero participando solidariamente en un concepto común de ámbito superior: el salvamento de la vida humana en la mar. En definitiva, se trataba de ofrecer ámbitos donde pudieran plantearse diferentes vertientes y formas de abordar un concepto general, pero diverso en su naturaleza, como es la seguridad marítima.



Estas diferentes vertientes del concepto debían organizarse desde una perspectiva sectorial y, de forma simultánea como eje transversal, mediante una aproximación disciplinar. El resultado de este enfoque consistió en el establecimiento de seis mesas temáticas en las que encuadrar ponencias protagonizadas por personas de referencia y solvencia técnica en cada una de las correspondientes materias, ofreciendo espacios para comunicaciones desarrolladas por profesionales de diversa procedencia que estuvieran en disposición de realizar aportaciones interesantes en cada uno de estos aspectos específicos.

Se completaba este espacio de aportaciones técnicas con la posibilidad abierta a todos los participantes de ofrecer sus trabajos en formato póster vinculados a cada una de las mesas temáticas.

Las mesas quedaron organizadas de la siguiente manera:

- Mesa 1. Flota mercante. Aspectos normativos, técnicos y operativos de la seguridad en el tráfico de buques mercantes.
- Mesa 2. Flota pesquera. La seguridad de la flota pesquera y de sus tripulaciones. Prevención y respuesta.
- Mesa 3. Flota de recreo. La seguridad y el salvamento en la navegación de recreo.
- Mesa 4. Operaciones submarinas. Operaciones subacuáticas de búsqueda y salvamento en aguas continentales y marítimas.
- Mesa 5. Salvamento en playas. Una visión de la seguridad de la vida humana en el mar desde la óptica preventiva: los servicios de vigilancia y salvamento en playas y las pruebas náutico-deportivas.
- Mesa 6. I+D+I. Innovación en el ámbito del salvamento y operaciones marítimas.

Finalmente, el Comité Técnico se planteó desde el primer momento organizar en una publicación que pudiera estar disponible en su tiempo oportuno, todo este conocimiento generado. Es decir, poner dicha publicación a disposición de los participantes en el momento en que la información fuera absolutamente contemporánea y adecuado su grado de utilidad, renunciando a priori a su publicación en fechas muy posteriores que hicieran obsoletos sus contenidos. Se trataba de que dicha publicación, denominada “libro de actas



del Congreso” estuviera a disposición de todos los participantes desde el inicio del mismo.

## **2.- DESARROLLO Y CONCLUSIONES DE LAS MESAS**

El conjunto de las ponencias, comunicaciones y debates se desarrollaron con normalidad en todas las mesas, teniendo en cuenta los lógicos ajustes de tiempo que fue preciso realizar por motivos de la programación general del Congreso.

La participación fue equilibrada en todas y cada una de ellas, cuestión importante ya que se llevaron a cabo en grupos de dos mesas de forma simultánea.

Las calidad de las ponencias, 16 en total, respondieron a las expectativas del Comité Técnico, así como las 24 comunicaciones orales y las 7 en formato póster presentadas y aceptadas.

### **2.1.- Conclusiones de la Mesa 1 (Flota mercante)**

1. El incremento del transporte por vía marítima de hidrocarburos y de mercancías peligrosas, y los accidentes acaecidos en los últimos años, han propiciado en el mundo marítimo la actuación de determinados organismos internacionales (OMI, EMSA, REMPEC) con la finalidad de garantizar la navegación segura, evitar los buques substandard y actuar directamente en la prevención y lucha contra la contaminación del mar.

2. Por otra parte, las nuevas tecnologías inciden de manera directa en lograr una mayor seguridad en el posicionamiento de los buques y su navegación mediante la cartografía electrónica. Al mismo tiempo, la aparición de aeronaves (helicópteros y aviones) con modernos equipamientos permite mejorar la búsqueda, salvamento, detección y persecución de las descargas ilegales de hidrocarburos.

3. El incremento de la flota mundial ha llevado a que los organismos internacionales procedan a estudiar las actuales reglas para evitar los abordajes, por si fuera necesario modificarlas. Al mismo tiempo, se trata de mejorar el control de los accesos a los puertos y el propio tráfico portuario.



4. La jurisprudencia se ha hecho eco de los accidentes ocurridos, determinando la importancia del Código de Gestión de la Seguridad y de su estricto cumplimiento, así como la aprobación de nuevos convenios internacionales, matizándose que el concepto de lucro en los salvamentos de bienes se extiende, mediante una amplia interpretación de la fórmula jurídica correspondiente, a la protección del medio ambiente marino. Actualmente está en discusión la desaparición de la fórmula de *limitación de responsabilidad* del naviero.

## **2.2.- Conclusiones de la Mesa 2 (Flota pesquera)**

1. Un análisis de la seguridad de las embarcaciones de pesca menores de 24 metros, ha considerado del orden de 13.000 de ellas con el objetivo de analizar los perfiles de riesgo, teniendo en cuenta las distintas variables que pueden intervenir como: eslora, edad, áreas de pesca, modalidad, etc.

2. La visión de la OMI es también muy importante, ya que es un referente en todo aquello relacionado con la seguridad marítima. Resulta imprescindible conocer todo cuanto se ha hecho en el campo de la seguridad de los buques pesqueros en el ámbito internacional y lo que podría hacerse en el futuro.

3. La importancia de la utilización de las radiobalizas y su correcto funcionamiento es clave en las operaciones de salvamento. El uso de las balizas con GPS impuestas por la normativa y cuya instalación ha sido decididamente apoyada por el Gobierno, constituye un paso importantísimo en la mejora de los tiempos de respuesta.

4. Está demostrado que la mayor parte de los accidentes se debe al factor humano y en este concepto puede englobarse la imprudencia. Resulta necesario y sumamente importante el análisis de los mismos, obtener las conclusiones pertinentes y, posteriormente, realizar una labor pedagógica de divulgación. Así se viene haciendo en el ámbito de la Comisión de Trabajo sobre Seguridad de los buques pesqueros, creada por Acuerdo del Consejo de Ministros de 29 de abril de 2005. Y así se está haciendo en la última campaña, iniciada el pasado 25 de septiembre en Vigo y que se está realizando conjuntamente con el Instituto Social de la Marina (ISM), la Secretaría General del Mar y la Inspección de Trabajo, y que cuenta también con la colaboración de la Fiscalía. Esta campaña se va a llevar a cabo a lo largo de los principales puertos pesqueros españoles.



5. Se ha analizado también el hecho de que los procesos de regularización de buques irregulares deben llevarse a cabo respetando rigurosamente la seguridad.

6. La aportación de los Equipos de Respuesta Inmediata a las Emergencias (ERIE's) de Cruz Roja Española especializados en Intervención Psicosocial, en colaboración con SASEMAR, resulta del máximo interés y utilidad en el contexto de los siniestros acaecidos en el ámbito pesquero, facilitando una correcta atención a los familiares de las víctimas y un adecuado apoyo a los gestores responsables de las operaciones de búsqueda y salvamento en sus relaciones con familiares y allegados.

### **2.3.- Conclusiones de la Mesa 3 (Flota de recreo)**

1. Se destaca en primer lugar el importantísimo auge de la náutica de recreo, consecuencia directa del mayor desarrollo económico, el incremento del tiempo disponible para el ocio y el nivel de bienestar, que ha incidido en la práctica y conocimiento de esta actividad.

2. Se observa un mayor interés por el tema de la seguridad y una mayor concienciación de la importancia de implementar medidas, equipos y aparatos que permitan navegaciones más seguras.

3. Partiendo de unas titulaciones obligatorias en nuestro país para el manejo de embarcaciones de recreo, se constata que aunque se ha mejorado la formación, y a pesar de que la concienciación de los patrones sobre la seguridad marítima se haya incrementado notablemente en los últimos años, la mayoría de las emergencias se producen por fallos humanos y avería mecánica.

4. Es imprescindible seguir incidiendo en el futuro en la concienciación de forma que, adoptando las más elementales medidas de prevención, el usuario se convierta en sujeto activo del sistema. Evitando que se produzca el incidente se posibilita la disponibilidad de los medios de salvamento para la atención a las demás emergencias.



## **2.4.- Conclusiones de la Mesa 4 (Operaciones submarinas)**

1. Las operaciones de búsqueda, rescate y recuperación que habitualmente se desarrollan en este ámbito revisten un altísimo grado de complejidad y de implicaciones a efectos de seguridad que hacen necesario un nivel de solvencia técnica en todos y cada uno de los equipos llamados a participar en este tipo de intervenciones.

2. Es necesario compartir procedimientos operativos *standard* (SOP's) entre todos los equipos que intervienen en este tipo de operaciones, así como recursos y equipamientos que posibiliten el trabajo conjunto en situaciones complejas. A este respecto, se presentó como un buen ejemplo la experiencia adquirida a lo largo de varios años en diferentes operaciones realizadas conjuntamente por el GEAS de la Guardia Civil ubicado en Gijón (Asturias) y el ERIE de Cruz Roja Española en Santander (Cantabria). La relación habitual y el conocimiento personal de los intervinientes suponen una enorme fortaleza de cara a la adecuada planificación y al correcto desarrollo de las operaciones.

3. La atención de los accidentes de buceo, la aplicación de los primeros auxilios, el transporte y el tratamiento en cámara hiperbárica deben responder a los correctos y adecuados procedimientos existentes. No sólo debe bastar la identificación de establecimientos sanitarios que cuenten con cámara hiperbárica. Se hace necesario conocer aquellos lugares que dispongan, además de este recurso, de un equipo médico especializado y operativo las 24 horas. En este sentido, se ha facilitado un listado de estos lugares y de los medios de contacto con los equipos sanitarios que los atienden.

4. Los ejercicios y simulacros que se contemplan en el propio Plan Nacional de Salvamento Marítimo y Lucha Contra la Contaminación Marina, con objeto de someter a prueba su nivel de implantación y efectividad, deberían hacerse extensibles también a este ámbito de trabajo, circunstancia que mejoraría los distintos niveles de respuesta.



## **2.5.- Conclusiones de la Mesa 5 (Salvamento en playas)**

1. Las aguas interiores y la zona marítima adyacente son los espacios donde se desarrollan la mayor parte de las actividades de carácter lúdico (zonas de baño, regatas, etc.) y, por lo tanto, la mayor densidad de incidentes que requieren atención de medios de salvamento. Independientemente de las atribuciones competenciales desde el punto de vista administrativo, este espacio debe ser contemplado desde una perspectiva integral a efectos de la seguridad marítima.

2. La relación permanente y de estrecha colaboración entre la Administración responsable en la prestación del servicio de vigilancia y salvamento en playas, los organismos competentes en materia de seguridad marítima y las agencias proveedoras de dichos servicios, se plantea como escenario requerido para conseguir dispositivos de prevención efectivos que ofrezcan un adecuado servicio a los ciudadanos y un sólido apoyo e integración en el sistema. A este respecto se presentó como buena práctica el ejemplo del Ayuntamiento de Barcelona y la Cruz Roja Española.

3. El servicio de ayuda al baño para personas discapacitadas representa un valor social de primer orden al hacer más accesible y seguro el medio marino y su percepción por parte de la sociedad en su conjunto.

4. Las pruebas náutico-deportivas, sobre todo las de alto nivel, requieren complejos dispositivos preventivos, tanto en tierra como a flote. El ejemplo de la *32nd America's Cup* que tuvo lugar en Valencia se mostró como una buena prueba de ello. En este sentido, la reciente regulación de los eventos náutico-deportivos y los conmemorativos ha puesto de manifiesto la preocupación de la Administración sobre el particular. La figura del *director de seguridad* con su enorme carga de responsabilidad y los imprecisos límites existentes entre *participantes* y *espectadores* se identificaron como algunos de los problemas que previsiblemente se manifestarán en el proceso de aplicación de esta Norma.

5. La formación y capacitación específica en materia de embarcaciones de salvamento de Nivel B dirigida a los patrones de las embarcaciones de salvamento de Cruz Roja Española y facilitada por la propia Institución ha venido demostrando a lo largo de los años un buen ejemplo de necesidad resuelta de forma eficiente. La unidad de concepto que se obtiene de esta experiencia redunda en un correcto grado de manejo, mantenimiento y seguridad tanto de las tripulaciones como de los medios materiales.



## 2.6.- Conclusiones de la Mesa 6 (I+D+I)

1. La Oceanografía Operacional es una componente imprescindible en las operaciones de salvamento en la mar. Su uso se traduce en un mayor número de vidas salvadas y en una reducción de las pérdidas económicas asociadas a los accidentes, que es muy superior a las inversiones realizadas en esta disciplina. El *Proyecto ESEOO* (Establecimiento de un Sistema Español de Oceanografía Operacional) ha supuesto en los últimos años un avance muy importante en cuanto a la previsión de corrientes marinas. Para su aprovechamiento máximo, Salvamento Marítimo ha creado una unidad específica: la Unidad de Seguimiento y Predicción (USYP).
2. La transferencia de información entre las partes implicadas en una emergencia es fundamental para su éxito. Empresas de salvamento y Administración deben trabajar en perfecta armonía. Debe constatarse la profesionalidad y competencia de los implicados en una emergencia.
3. Los *debriefings* o juicios críticos son imprescindibles para el análisis de las decisiones adoptadas. La experiencia obtenida en el salvamento del buque “*MSC Napoli*” debe servirnos para mejorar las actuaciones en futuras emergencias.
4. El control de las emergencias a bordo es uno de los retos más importantes para la gente de mar, de ahí la necesidad de los ejercicios.
5. La localización de cayucos en la zona de Canarias, al Oeste del meridiano 18ºW, supone que el rescate de sus ocupantes se dificulte al encontrarse éstos en estado crítico debido a su distancia a tierra. La colaboración de la gente de mar (mercantes, pesqueros, yates) ha sido primordial. Un cayuco nunca navega con normalidad.
6. Las tripulaciones de salvamento con experiencia en embarcaciones de Nivel B pueden intercambiar sus funciones a bordo, dotando de esta manera al equipo de una mayor flexibilidad. Es necesario realizar un estudio de cada uno de los perfiles a bordo.





### 3.- CONCLUSIONES GENERALES

En conjunto, las conclusiones obtenidas en todas y cada una de las mesas, manifiesta un especial interés por varias cuestiones comunes:

- a) El valor de la formación como eje transversal en todos los ámbitos de actividad vinculados a la seguridad marítima.
- b) La necesidad de acompasar y conciliar los esfuerzos legislativos a las nuevas realidades derivadas de la evolución registrada en el sector.
- c) La prevención como verdadero motor de cualquier sistema de seguridad marítima.
- d) La importancia de percibir la seguridad marítima desde una óptica integral, presente en todos sus procesos, actores y manifestaciones.
- e) La necesidad de potenciar la investigación y la participación en el campo de la seguridad marítima, de modo que se obtengan resultados de calidad, y se disponga así de un verdadero soporte sólido del sistema frente a los retos que ya se plantean en el presente y los que lo harán en el futuro.

Teniendo en cuenta todo lo anteriormente expuesto, puede decirse que el Congreso ha alcanzado en un alto porcentaje el objetivo inicialmente planteado. En cuanto al formato elegido, quizá en futuras ocasiones haya que optar por ser menos ambiciosos en cuanto al número de mesas de forma que no se produzcan desarrollos simultáneos o solapamientos entre ellas. De esta forma, los participantes no se verán obligados a elegir entre distintos temas de su interés, teniendo que sacrificar obligatoriamente alguno de ellos.