

El Salvamento Marítimo. Normativa aplicable

El Salvamento Marítimo se encuadra en el concepto más amplio y genérico de Protección Civil

Fernando Clavijo Redondo*
Félix Elio Mesa Moreno**

* Jefe del Servicio de Protección Civil.

** Jefe del Negociado de Coordinación.



Presentación de la primera embarcación para salvamento marítimo adquirida por el Gobierno de Canarias. Julio de 1998.

Archivo.

El artículo 149.1.20ª de la Constitución atribuye al Estado la competencia exclusiva, entre otras materias, en lo referente a la Marina mercante y los puertos de interés general.

En virtud de este título competencial se dicta la Ley estatal 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina mercante, que en la letra e) del art. 6.1 considera "Marina mercante", entre otras materias, "el salvamento marítimo, en los términos previstos en el artículo 87", estableciéndose en el apartado 1º de este último artículo, que "el servicio público de salvamento de la vida humana en la mar y de la lucha contra la contaminación del medio marino se prestará por la Administración del Estado, así como por las restantes Administraciones Públicas competentes, de acuerdo con el principio de coordinación, instrumentado a través de los planes y programas correspondientes...". Al objeto de dar cumplimiento al mandato con-

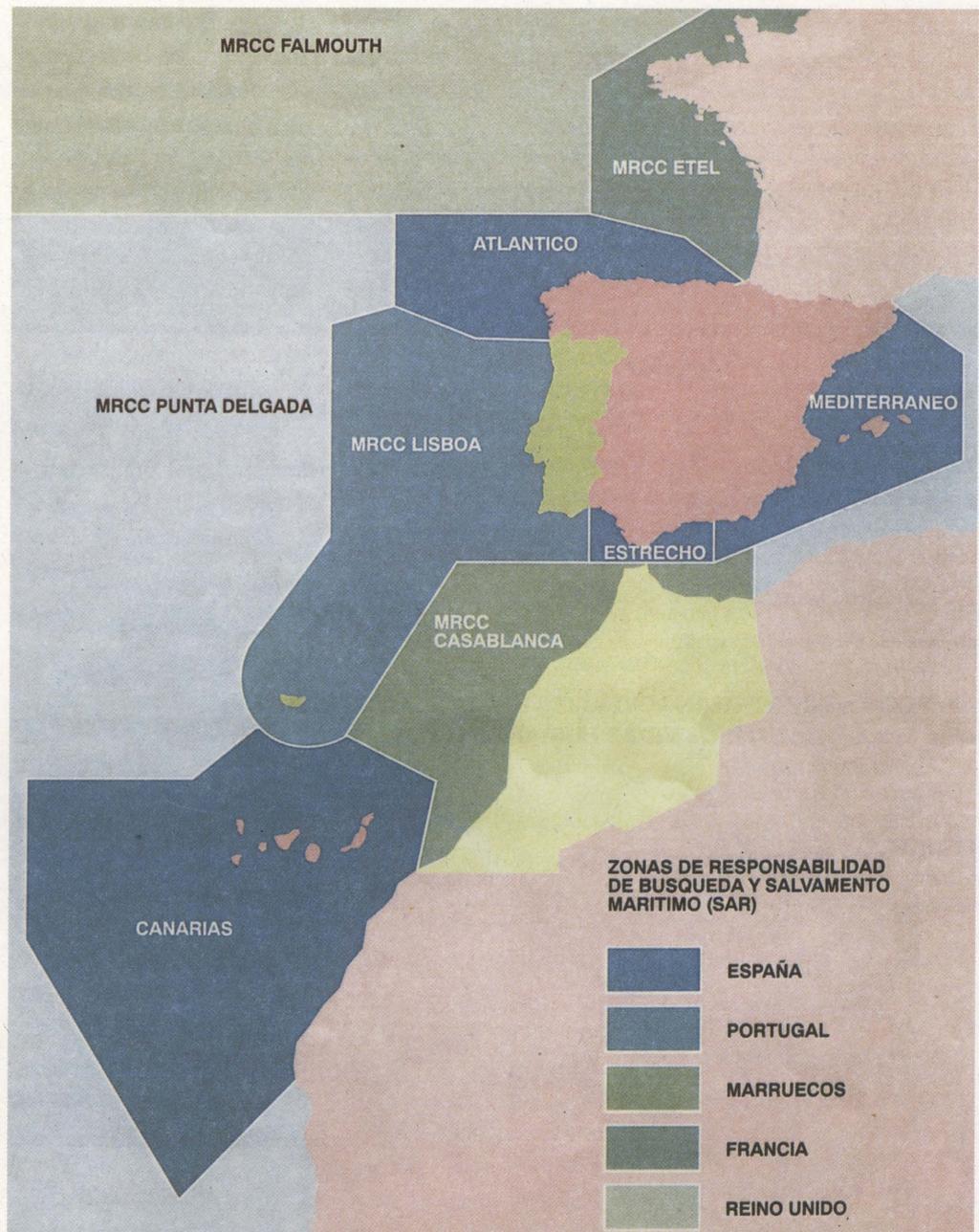
tenido en el referido artículo 87.1, es aprobado por el Gobierno el Plan Nacional de Servicios Especiales de Salvamento de la Vida Humana en la Mar y de la Lucha contra la Contaminación del Medio Marino, documento básico de planificación que tiene como marco de referencia el desarrollo del conjunto de las infraestructuras de control del tráfico marítimo y de coordinación de las operaciones de salvamento, y a cuyas directrices deberán acomodarse los

planes elaborados por las Comunidades Autónomas con competencias en la materia.

La prestación efectiva de los servicios específicos de búsqueda, rescate y salvamento marítimo se realiza, por lo que al Estado se refiere, a través de la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima, creada por el artículo 89 de la citada Ley 27/1992, que la configura como una entidad de Derecho público de las comprendidas en el apartado 1 b) del artículo 6 de la Ley General Presupuestaria, con personalidad jurídica, patrimonio propio, plena capacidad de obrar y actividad sujeta al Derecho privado.

Asimismo, y al margen de esta normativa interna, existe una profusa normativa de rango internacional (Convenio sobre Alta Mar de 1958, Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974, y su Protocolo de 1978, Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo de 1979, y Convenio de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982), que impone a España una serie de compromisos y obligaciones en materia de seguridad marítima y salvamento de vidas humanas en la mar.

Las competencias exclusivas de ejecución en esta materia que ostenta la Comunidad Autónoma de Canarias derivan del artículo 33.9 del Estatuto de Autonomía, según redacción dada por la Ley



La Organización Marítima Internacional (OMI) tiene asignada a cada nación ribereña zonas marítimas de responsabilidad en materia de búsqueda y salvamento (Zonas SAR). En nuestro caso, esta responsabilidad se extiende sobre una superficie similar a tres veces la del territorio nacional.

orgánica 4/1996, de 30 de diciembre, de reforma del mismo, correspondiéndole al Estado potestades legislativas plenas en la materia que le permiten establecer instrumentos de coordinación al objeto de garantizar una aplicación ade-

cuada y una interpretación uniforme de la norma.

Por otra parte, constituye una cuestión controvertida el determinar si la competencia de ejecución que ostenta la Comunidad Autónoma de Canarias se circunscribe tan

solo a las doce millas fijadas como aguas jurisdiccionales españolas o, por el contrario, se extiende a la zona marítima de responsabilidad en materia de búsqueda y salvamento (Zona SAR) de Canarias, que la Organización Marítima

Internacional (OMI) tiene asignada a España (ver esquema), y que abarca una superficie marítima de considerables dimensiones. La asunción por la Comunidad Autónoma de Canarias de competencias ejecutivas en esa vasta zona precisaría el traspaso de importantes medios personales, financieros y materiales de la Administración del Estado, conforme al procedimiento prevenido en la Disposición Transitoria 3ª del Estatuto de Autonomía. En este sentido parece razonable entender que, en virtud del principio de territorialidad de las competencias, implícito al propio sistema de autonomías territoriales, la competencia ejecutiva de la Comunidad Autónoma de Canarias se circunscribe exclusivamente a las aguas de jurisdicción española, correspondiendo al Estado la prestación del servicio de búsqueda, rescate y salvamento marítimo en la zona SAR de Canarias.

Conexión material con la Protección Civil

La cuestión que se plantea es si el salvamento marítimo puede encuadrarse, desde el punto de vista material, en la actual concepción de la Protección Civil, tal y como ésta se concibe por la reciente doctrina constitucional y la legislación vigente.

En este sentido cabe reseñar que la Exposición de Motivos de la Ley 2/1985, de 21 de enero, sobre Protección Civil, identifica a la misma, desde

una perspectiva doctrinal, como “protección física de las personas y de los bienes en situación de grave riesgo colectivo, calamidad pública o catástrofe extraordinaria, en la que la seguridad y la vida de las personas puede peligrar y sucumbir masivamente”. De esta definición se pone de relieve la propia naturaleza de la Protección Civil, dirigida a preservar a las personas y bienes en situaciones de emergencia.

Al margen de los supuestos excepcionales, catastróficos y extraordinarios a los que alude la Ley, no pueden obviarse aquellas emergencias de carácter cotidiano que se producen en situaciones de normalidad social y que responden a una actividad administrativa ordinaria. Tales supuestos, aunque no son contemplados expresamente en la Ley estatal, probablemente por no concurrir en ellos el “interés nacional” exigido como criterio delimitador de la competencia estatal, no pueden obviarse dentro de un planteamiento genérico de la Protección Civil.

Así, dentro de las situaciones que representan una amenaza para la vida, y que figuran recogidas en el apartado h) del artículo 4 del Real Decreto 407/1992, de 24 de abril, por el que se aprueba la Norma Básica de Protección Civil, referente a las directrices para la elaboración de los Planes territoriales, figuran las personas desaparecidas, aisladas y heridas, definiendo, como medidas y actuaciones

de socorro, entre otras, la búsqueda, rescate y salvamento, así como los primeros auxilios y evacuación.

Vemos, por tanto, que los rescates y salvamentos en general constituyen, por su propia naturaleza, una materia englobada en la Protección Civil, tal y como aparece recogido expresamente en la citada Norma Básica, configurándose el salvamento marítimo como una de las múltiples ramificaciones de ésta, a la que aparece indefectiblemente conectada.

Medios personales y materiales

La gran extensión de nuestro litoral, el hecho de que nos encontremos situados en una encrucijada de rutas marítimas, con un intenso tráfico de buques mercantes, de pesca, deportivos y turísticos, y la masiva afluencia de bañistas y amantes de los deportes náuticos que acuden regularmente a nuestras playas, unido a la constatación estadística de los numerosos accidentes y emergencias marítimas que se producen todos los años en nuestras costas, hace necesaria la creación de una infraestructura adecuada y suficiente que posibilite la prestación de un servicio público rápido y eficaz de salvaguarda de la vida humana en el mar.

La Viceconsejería de Medio Ambiente, a través del Servicio de Protección Civil, cuenta en estos momentos con un helicóptero y una embar-

cación de las denominadas “de intervención rápida” por su limitada eslora (12 metros), alta maniobrabilidad, poco calado y alta velocidad. Por otra parte, se está fabricando una nueva embarcación por un astillero especializado, de similares características a la anterior, que será suministrada durante el primer trimestre del próximo año. Estas dos embarcaciones, así como las que sean adquiridas en próximos ejercicios, quedarán ubicadas en puntos estratégicos de la costa, intentando cubrir prioritariamente las zonas consideradas de mayor riesgo, como pueden ser, entre otras, el triángulo Corralejo-Lobos-Playa Blanca en Lanzarote y Fuerteventura; Punta del Hidalgo y Bajamar en Tenerife; Garafía-Punta Gorda-Tijarafe-Tzacorte en La Palma; Las Calcosas-Punta Grande y Frontera en El Hierro, etc.

Por lo que se refiere a los medios personales, actualmente figuran adscritos al Servicio de Protección Civil once trabajadores con la categoría profesional de “Oficiales de Servicios Técnicos-Brigadas Móviles de Protección Civil”, que serán los que intervengan en los operativos de rescate y salvamento marítimo que pudieran suscitarse. El cumplimiento de los objetivos propuestos exige de este Departamento un ritmo continuado inversor en infraestructuras y un mantenimiento lineal y sostenido de recursos económicos para cubrir los gastos derivados de la adscripción de unidades marítimas y aéreas.