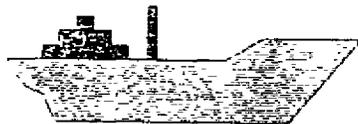


**GRUPO DE TRABAJO**  
**“SERVICIOS PREVENTIVOS Y**  
**SALVAMENTO MARITIMO”**



**SALVAMENTO MARITIMO**

Pendiente revisión. Julio 1995.

## **INDICE**

### **1. INTRODUCCION**

- 1.1. OBJETIVOS
- 1.2. MARCO LEGAL
- 1.3. OBJETIVO INSTITUCIONAL
- 1.4. AMBITO DE APLICACIÓN

### **2. ORGANIZACION**

- 2.1. OBJETIVO DEL SERVICIO
- 2.2. FUNCIONES DEL SERVICIO
- 2.3. CONDICIONES QUE DEBE REUNIR EL SERVICIO
- 2.4. CLASIFICACIÓN, FUNCIONES Y TAREAS DEL PERSONAL

### **3. PLANIFICACION**

- 3.1. PROCEDIMIENTO OPERATIVO. COORDINACIÓN
- 3.2. PROTOCOLO DE RECEPCION DE LLAMADAS. INFORME POSTERIOR A LA OPERACION
- 3.3. TAREAS RUTINARIAS DE MANTENIMIENTO Y ADIESTRAMIENTO

### **ANEXOS:**

**ANEXO I:** DIARIO DE NAVEGACION

**ANEXO II:** INVENTARIOS DE LAS EMBARCACIONES

**ANEXO III:** PARTES DE MANTENIMIENTO, VARADAS E INFORME ANUAL DE CERTIFICADOS Y RECONOCIMIENTOS

**ANEXO IV: CONVENIO MARCO DE COOPERACION ENTRE LA SOCIEDAD  
ESTATAL DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARITIMA Y  
CRUZ ROJA ESPAÑOLA**

**ANEXO V: PLAN DE ACCION CONJUNTA 1995**

## 1. INTRODUCCION

Desde la fundación de la Cruz Roja Española, se viene trabajando para lograr una presencia real en la sociedad, intentando dar respuesta a las necesidades ciudadanas de nuestro entorno y colaborando en la medida de las posibilidades con otras necesidades, que por más lejanas, no son menos importantes, adaptándose a las nuevas realidades y cambios sociales, manteniendo en el desempeño de nuestra acción solidaria la filosofía de trabajo presente en los Principios Fundamentales del Movimiento Internacional de la Cruz Roja y la Media Luna Roja "**Humanidad, Imparcialidad, Neutralidad, Independencia, Carácter voluntario, Unidad y Universalidad**". que determinan en todo momento una forma de hacer.

En el mes de Julio de 1971, la Cruz Roja Española crea la Cruz Roja del Mar, con el objeto de "Procurar el Salvamento de las personas que se encuentren en peligro en la mar a la largo de las costas Españolas o en aguas interiores navegables, así como llevar a cabo cuanta labor humanitaria pueda realizar a favor de la gente de mar".

Con esta decisión , la Cruz Roja española daba respuesta a un amplio estado de opinión que, a nivel nacional, se había producido con motivo de dos trágicos accidentes marítimos producidos en las costas españolas el año anterior.

España debía organizar el salvamento de Personas en peligro a lo largo de sus costas a raíz de que en 1960 se firmase el convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar "SOLAS".

En el año 1972, la sociedad Española de Salvamento de Náufragos, creada en 1880, se integra en C.R.E con todos sus bienes, derechos y obligaciones, reforzando la capacidad de esta última para el desarrollo de la actividad del Salvamento Marítimo.

Después de la elaboración de un Plan Nacional de cobertura, en el que se especificaban los medios materiales y humanos necesarios para establecer el salvamento en todo el litoral, y en aguas interiores, C.R.E. adquirió tres embarcaciones capaces de actuar en cualquier circunstancia de mar y tiempo, insumergibles y autoadrizables que se situaron en La Coruña, Gijón y San Sebastián, constituyendo el núcleo inicial de lo que se llamo el nivel "A", con una zona de actuación de 25 millas.

Igualmente se adquirieron o se fueron recibiendo de donaciones, embarcaciones neumáticas o semirígidas, destinadas al servicio de salvamento en las zonas inmediatamente próximas a la costa y playas frecuentadas para constituir el nivel "C". En el nivel intermedio, nivel "B", debían agruparse embarcaciones veloces, para prestar ayuda rápida, y capaces de navegar con mal tiempo y a el se destinaron 18 tintorerías, las cuales aún cuando no muy idóneas, cumplieron su cometido.

Posteriormente, en el año 1.977 se firma el convenio entre la entonces Subsecretaría de la Marina Mercante (hoy Dirección General de la Marina mercante) y la Cruz Roja Española, en virtud del cual, le fueron entregadas 25 nuevas embarcaciones del nivel A, 10 para operar en el Atlántico y 15 para operar en el Mediterráneo, así como cinco embarcaciones tipo B, de fabricación Británica, tres Atlantic 21 y dos Pacific 24

Hasta la fecha, la única organización que existía en España dedicada a Salvamento Marítimo era Cruz Roja, que sobrevivía gracias a aportaciones voluntarias y ayudas esporádicas de las diferentes Administraciones.

En octubre de 1989 se firma un nuevo convenio entre el Ministerio de Transportes Turismo y Comunicaciones (actualmente de Obras Publicas Transportes y Medio Ambiente) y Cruz Roja Española, para la Búsqueda y Salvamento de personas en peligro en la mar. Dicho convenio no se vio materializado hasta 1991-1992, fecha en la que la Administración Española decide abordar el problema con el fin de adherirse al Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo de 1979, Hamburgo 27-04-79, (Fecha de adhesión Española 30-04-93) y presenta en 1991 el primer Plan Nacional de Salvamento

El modelo organizativo por el que apuesta la Administración es el de coordinación de todos los medios capaces de realizar tareas de búsqueda y salvamento marítimo tal y como propugnan el convenio de Hamburgo y los manuales de búsqueda y salvamento de la OMI (Organización Marítima Internacional) y siguiendo el modelo de otras organizaciones SAR (organizaciones de búsqueda y salvamento), que están compuestas por organismos e instituciones capaces de realizar tareas de Salvamento siempre bajo la coordinación y dirección de los centros dependientes de la administración del estado.

De acuerdo con estas directrices se decide la elaboración de un plan de acción conjunta, Dirección General de la Marina Mercante y Cruz Roja Española en el año 1992, y tras definir los aspectos logísticos y operativos en las que debe encuadrarse la cooperación en materia de Salvamento entre ambos.

Cruz Roja Española reduce la cobertura que había asumida en años precedentes con las embarcaciones nivel A y se centra principalmente en los niveles de actuación B y C. Es decir que C.R.E. despliega sus recursos (incluidas las antiguas embarcaciones de nivel A) destinados a la búsqueda y salvamento en el mar, dentro del límite de las 12 millas de los puntos más salientes de la costa, sin perjuicio de que con carácter transitorio y en supuestos de emergencia donde no exista cobertura por unidades de la D.G.M.M. puedan ser requeridas para intervenir las embarcaciones de C.R.E.

Dicho plan de acción permitió además la realización de determinadas acciones, como reparación de embarcaciones, compra de vestuario, contratación de patronos, etc, que posibilitó la revitalización del servicio de Salvamento Marítimo de Cruz Roja, y la aparición de nuevas expectativas.

La creación, en la nueva Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, de la Sociedad Estatal de Salvamento supone un gran avance en el salvamento marítimo en nuestro país. Por primera vez la Administración se decide a abordar el problema y crear una organización SAR con competencias en la materia y absoluta responsabilidad en las zonas asignadas internacionalmente.

En la actualidad el crecimiento de los recursos destinados al salvamento de la Sociedad Estatal de Salvamento hace que sea necesario acordar con esta Entidad Pública a la hora de plantearse la continuidad de la prestación de los servicios de Búsqueda y Salvamento por parte de Cruz Roja.

## 1.1 OBJETIVOS

Establecer un modelo organizativo que permita la integración del servicio de Salvamento Marítimo de Cruz Roja Española en el Plan Nacional de Servicios Especiales de Salvamento de la Vida Humana en la Mar y Lucha Contra la Contaminación.

Para la consecución de este objetivo prioritario se hace necesario:

Determinar las funciones de las personas que prestan su servicio en el programa.

Unificar criterios en cuanto a:

- Personal.
- Coordinación en las operaciones de salvamento.
- Planificación y seguimiento de la actividad.
- Potenciar los medios y formar al personal necesario.
- Potenciar las relaciones interinstitucionales.

## 1.2. MARCO LEGAL

Las competencias relativas a la seguridad de la navegación y de la vida humana en la mar fueron atribuidas a la Dirección General de la Marina Mercante por el Real Decreto 1977/89 de 3 de octubre, sobre reordenación de los órganos administrativos competentes en materia de pesca y marina mercante.

La Ley 27/1992 de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, establece en el artículo 74 que la política de la Marina mercante se dirigirá, en el marco de las competencias asignadas a la Administración del Estado en el artículo 19.1 de la Constitución Española, a la consecución de diversos objetivos, señalando como prioritarios la tutela de la seguridad de la vida humana en la mar y la protección del medio ambiente marino

El artículo 87, apartado 1, de la misma Ley, establece que el servicio público de salvamento de la vida humana en la mar y lucha contra la contaminación del medio ambiente marino se prestara por la Administración del Estado, así como por las restantes Administraciones Públicas competentes, de acuerdo con el principio de coordinación institucional, instrumentado a través de los planes y programas correspondientes.

El artículo 89, crea la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, entidad de derecho Público adscrita al Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, cuyo objeto social, según establece el artículo 90, es el siguiente:

"Corresponde a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima la prestación de servicios de búsqueda, rescate y salvamento marítimo, de control y ayuda al tráfico marítimo, de prevención y lucha contra la contaminación del medio marino, de remolque y embarcaciones auxiliares, así como la de aquellos complementarios de los anteriores."

El artículo 97 adscribe a la Sociedad Estatal, "los remolcadores, las embarcaciones de salvamento, las lanchas de limpieza y la totalidad del material de seguridad actualmente adscritos a la Dirección General de la Marina Mercante, incluyendo los medios materiales cedidos por la Dirección General de la Marina Mercante a la Cruz Roja Española, así como los correspondientes recursos presupuestarios".

Asimismo, tal y como prevé la mencionada Ley 27/1992 el Gobierno aprobó, en Consejo de Ministros del 11 de Marzo de 1994, 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".

Los objetivos básicos del Plan son los siguientes:

- . Coordinar las actuaciones de los distintos medios capaces de realizar operaciones de búsqueda, salvamento de vidas humanas y lucha contra la contaminación marina, pertenecientes a las distintas Administraciones Públicas, así como a instituciones públicas y privadas.
- . Implantar un sistema de control de tráfico marítimo que cubra la totalidad de nuestras costas, mediante el establecimiento de centros de Coordinadores Regionales y Locales.

Potenciar los medios de salvamento y de lucha contra la contaminación marítima ya existentes y formar al personal especializado que será responsable de la dirección y coordinación de las operaciones de búsqueda y salvamento y lucha contra la contaminación marina.

Para alcanzar la coordinación de todos los medios aeromarítimos, propugnada en el Plan Nacional como uno de los principales objetivos, es necesario formalizar convenios o acuerdos de colaboración para el salvamento de vidas humanas en la mar y lucha contra la contaminación marina, tanto con países del entorno como con Administraciones, Organismos e Instituciones que, aún no teniendo asignada como misión específica dichas funciones en la mar, disponen de medios que pueden incorporarse a tales misiones en caso de emergencia, consiguiendo con ello una eficiente utilización de los recursos.

A tal efecto se firmó el 17 de enero de 1995 un acuerdo de colaboración entre La Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima y Cruz Roja Española, para la búsqueda y salvamento de las personas en peligro en la mar y lucha contra la contaminación marina.

### 1.3. OBJETIVO INSTITUCIONAL

El punto 6º de los Estatutos de Cruz Roja Española, señala como fin principal de la Institución, entre otros, "La prevención y reparación de daños originados por accidentes, catástrofes... y otros riesgos o siniestros colectivos y sucesos similares, participando en las actuaciones necesarias en la forma establecida en las leyes y en los planes nacionales o territoriales correspondientes". (Estatutos de Cruz Roja española, Artículo 5).

Asimismo el Real decreto 1474/1987 de 27 de noviembre sobre actualización de las normas de ordenación de la Cruz Roja Española establece en su artículo 1, punto uno, que Cruz Roja Española desarrolla su actividad bajo la protección del Estado ajustándose a lo previsto en los convenios en los Convenios Internacionales ratificados por España, y otras normas de distinto rango, y en el punto 6 del mismo artículo, se establece que Cruz Roja Española esta configurada como Auxiliar y Colaboradora de las Administraciones Publicas en las actividades humanitarias y sociales impulsadas por las mismas.

### 1.4. ÁMBITO DE APLICACIÓN

Los reglamentos de régimen interno que se desarrollen en base a este modelo serán de aplicación a todo el personal de Cruz Roja Española que preste su servicio en cualquier actividad relacionada con el programa de salvamento marítimo y sea la relación del personal de Cruz Roja Española la que fuese, tanto voluntario, del servicio obligatorio, colaborador social o personal laboral.

## 2. ORGANIZACION

### 2.1. OBJETIVO DEL SERVICIO

Cooperar con la Sociedad Estatal de Salvamento en las tareas de búsqueda y salvamento marítimo que están asignadas por ley a la mencionada Sociedad.

### 2.2. FUNCIONES DEL SERVICIO

Salvamento: Del usuario que se encuentre en peligro.

Asistencia: Del usuario afectado por un incidente.

Búsqueda: De personas en la mar.

Colaboración: En tareas de lucha contra la contaminación.

Remolque: De embarcaciones en peligro.

### 2.3. CONDICIONES QUE DEBE REUNIR EL SERVICIO.

#### 2.3.1. Organización

Las actividades a desarrollar estarán bajo la dirección de un responsable de grupo de ámbito local. Es recomendable que el responsable de grupo sea el patrón habitual de la embarcación ya que tiene a bajo su mando la embarcación en todo momento.

De no ser así tendrá que existir una perfecta coordinación y comunicación entre el patrón y el responsable.

Dicho responsable (en su defecto el patrón), ante una emergencia, atenderá estrictamente a lo establecido en el protocolo de actuación.

Dichas actividades se pueden distribuir en cuatro grupos:

#### Asistencia:

- Salvamento y evacuación
- Primeros auxilios

**Embarcaciones:**

- Manejo
- Mantenimiento

**Bases:**

- Comunicaciones
- Conservación y limpieza

**Formación:**

- Cursos específicos
- Charlas y coloquios
- Adiestramiento

**2.3.2. Recursos humanos y materiales**

**Recursos humanos:**

El servicio estará constituido, como mínimo, por dos equipos de tres a cinco voluntarios con un patrón que será a nivel local el responsable de la actividad y dos jefes de equipo.

**Recursos materiales:**

- . Embarcación con el debido equipamiento.
- . C.P.C. con tranceptor de banda marina.
- . Patrón y voluntarios localizables 24 horas. Se recomiendan medios de localización portátiles.

**2.4. CLASIFICACIÓN, FUNCIONES Y TAREAS DEL PERSONAL.**

·El objetivo prioritario de los grupos de voluntarios será responder a cualquier emergencia marítima, para lo que deberán estar localizables y mantener la embarcación en las debidas condiciones.

Para ello el grupo estará constituido por voluntarios a los que se les asignará tareas específicas.

A continuación se enumeran cada una de las figuras que deben ser asumidas por los voluntarios que colaboren en el programa de salvamento marítimo, ya que se consideran imprescindibles para el correcto funcionamiento y seguridad de la embarcación y sus tripulantes

**Patrón:** Podrá ser voluntario o personal remunerado en el caso de las embarcaciones sujetas a convenio que así lo permita. En cualquier caso deberá estar en posesión del título oficial que le faculte para el manejo de la embarcación a su cargo.

- . Su tarea principal es el mando de la embarcación, tanto en misiones de búsqueda y salvamento como en actividades de formación y adiestramiento.
- . Organizará los grupos y asignará tareas.
- . Colaborará en la formación de los voluntarios a la hora de realizar charlas y cursos relacionados con el área.
- . Rellenará todos los partes rutinarios que se establezcan en lo relativo a trabajos rutinarios en la embarcación, resúmenes de varada o reparaciones, diario de navegación y partes de salida o informes tras intervenciones.
- . Enviará a la oficina provincial correspondiente los partes e informes que se establezcan.

En caso de existir responsable de actividad distinto del patrón, las tres últimas tareas estarán asignadas a éste.

**Marinero Soto-Patrón:**

- . Tendrá a su cargo las comunicaciones por radio.
- . Deberá colaborar en todas las tareas asignadas al patrón siempre que sea necesario.

**Mecánico-marinero:**

- . Tendrá a su cargo el mantenimiento diario de la embarcación, carga de baterías, control de niveles, temperaturas, presiones, pequeñas reparaciones etc, así como el control de los motores durante la navegación.
- . En caso de no existir el voluntario con los conocimientos necesarios, el patrón deberá estar en posesión del título de mecánico naval asignando los trabajos rutinarios a uno de los voluntarios siempre bajo su supervisión.

Marineros-Socorristas acuáticos:

Tendrán a su cargo todas las tareas de un marinero:

- Arranchado y limpieza general de la embarcación.
- Manejo de cabos, nudos y ayuda a las maniobras de atraque desatraque y recogida de naufragos etc.
- Primeros auxilios y rescate en el agua si fuese necesario.

### 3. PLANIFICACION

La planificación del servicio será diferente si existe base de salvamento o no. El C.P.C. deberá tener conocimiento de la misma y en todo caso el medio de localización del patrón y si se considera necesario de los tripulantes.

En caso de existir base de salvamento se establecerá el horario de la misma. Si se considera necesario que funcione 24 h., tendrá que tener al menos dos voluntarios de escucha permanente en los canales habituales de trabajo de C.R.E. y canales de socorro y seguridad del servicio móvil marítimo. El patrón y tripulación de guardia deberán estar localizables cuando no estén en la base.

De no tener horario permanente, durante el cierre de la misma, tanto el patrón como la tripulación deben estar localizables desde el C.P.C..

En caso de no existir base de salvamento se establecerán el horario y el número de personas que estarán de guardia en la embarcación de salvamento así como los turnos. El resto de la tripulación de guardia necesaria para hacerse a la mar, deberá estar localizable cuando no se encuentre a bordo. Cuando la embarcación este cerrada toda la tripulación de guardia estará localizable desde el C.P.C.

### 3.1. PROCEDIMIENTO OPERATIVO. COORDINACION

De acuerdo con la Resolución 10/91 de la Presidencia de Cruz Roja Española, le corresponde a los Centros Provinciales de Coordinación coordinar la intervención de los recursos operativos precisos para dar respuestas a las demandas en el campo de las situaciones de riesgo y emergencia, de transporte sanitario y salvamento marítimo, movilizándolo los medios humanos y materiales precisos.

En el ámbito del salvamento marítimo, Cruz Roja Española colabora con la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima, en virtud del Convenio de cooperación suscrito el 17 de enero de 1995 y el Plan de Acción que desarrolla el mismo (ANEXOS IV y V).

En dicho Plan de Acción, aparte de definirse las principales acciones a desarrollar y la financiación de las mismas, se acordó el procedimiento operativo para la activación y coordinación de medios.

De acuerdo con la mencionada Resolución y al objeto de dar cumplimiento al citado procedimiento operativo, el Centro Provincial de Coordinación debe ser:

- . El único Centro de recepción de demandas y llamadas de atención de urgencias. Si la llamada se recibe en otro Centro de Cruz Roja Española distinto del Centro Provincial de Coordinación, se transmitirá inmediatamente a este último.
- . El único Centro autorizado para, una vez informado convenientemente de los motivos de la movilización y activación de un recurso, permitir la salida de una embarcación de salvamento, tanto en actuación de urgencias como rutinaria, por prácticas u otras necesidades de la Institución.

El Director del Centro Provincial de Coordinación será el responsable de delimitar los casos en los que se debe autorizar los distintos movimientos de las embarcaciones.

#### A) Movilización y activación de medios

Ante una situación que requiera la actuación de medios de salvamento, se pueden presentar los supuestos siguientes:

1. Que la llamada de socorro o el conocimiento de una situación en peligro, se reciba directamente en la Base de Salvamento de C.R.E. Se pueden presentar dos casos:
  - Que la situación de peligro esté cercana y/o a la vista de la base y sea URGENTE.

Ante este caso, se avisará al C.P.C. y éste al Centro Coordinador de Salvamento de la Sociedad Estatal que corresponda y se intervendrá inmediatamente, siempre bajo la coordinación y dirección del Centro de Salvamento Marítimo correspondiente de la Sociedad Estatal.

Que la situación de peligro no esté cercana aunque sea URGENTE.

En este caso, se informará a través del C.P.C. correspondiente, al Centro de Salvamento Marítimo de la Sociedad Estatal y se esperarán instrucciones (salvo que el aviso de socorro se reciba de la Sociedad Estatal o Centro de Salvamento dependiente de ésta y sea URGENTE en cuyo caso se actuará como en el primer caso). El Centro de Salvamento Marítimo de la Sociedad Estatal mantendrá informado al C.P.C. correspondiente.

2. Que dicha información se reciba en el C.P.C. o C.N.C.

En este supuesto, cuando el aviso de socorro se reciba directamente en el C.P.C., éste lo comunicará al Centro de Salvamento Marítimo que corresponda, quien evaluará la situación y decidirá o no la intervención. En caso de decidir la actuación, lo comunicará al C.P.C. correspondiente para que localice al Patrón, comunicándole el tipo de emergencia y que se ponga en contacto con el correspondiente Centro de Salvamento Marítimo de la Sociedad Estatal.

3. Que dicha información se reciba en un Centro de Salvamento Marítimo.

En este supuesto, cuando el aviso de socorro se reciba directamente en el Centro de Salvamento Marítimo, éste, una vez evaluada la necesidad de movilizar medios de Cruz Roja Española y a efectos de activación de la unidad correspondiente lo comunicará al C.P.C. oportuno.

Como norma general, siempre que una embarcación salga de su base (ejercicio, prácticas, etc.) deberá informar al C.P.C. y al Centro de Salvamento Marítimo de la Sociedad Estatal del motivo de la salida, duración aproximada de la misma y lugar donde se dirige.

#### B) Salida de embarcación

La norma general será que previa solicitud al Centro de Salvamento Marítimo, el C.P.C. correspondiente activará la unidad solicitada.

C) Comunicación de salida

En cuanto la embarcación salga de la Base lo comunicará al C.P.C., y éste al Centro de Salvamento Marítimo de la Sociedad Estatal y si es posible, dará el tiempo estimado de llegada al lugar del siniestro.

Una vez que la embarcación haya salido de su base, el Patrón contactará inmediatamente con el Centro de Salvamento Marítimo de la Sociedad Estatal que le corresponda y confirmará su intervención. El Centro de Salvamento Marítimo de la Sociedad Estatal mantendrá informado al C.P.C. correspondiente del desarrollo de la respuesta a la emergencia marítima, en función de los acontecimientos.

El Centro Coordinador de Salvamento de la Sociedad Estatal dará instrucciones, canal de trabajo para comunicaciones, medios desplazados, etc.

D) Salvamento, evaluación y asistencia marítima

Al llegar la embarcación al lugar requerido, informará al Centro de Salvamento Marítimo de la Sociedad Estatal de lo que ocurre y pedirá, si es necesario, ayuda complementaria.

E) Evacuación

Si rescata o recoge a alguien (herido, naufrago, etc.) el Centro de Salvamento Marítimo de la Sociedad Estatal acordará con el C.P.C. el mejor punto para su evacuación, en caso de ser necesaria, para que éste pueda solicitar ambulancia.

## **PROCEDIMIENTO OPERATIVO - C.P.C.**

La actuación desde el C.P.C. diferirá según la categoría en que se encuadre la misma, de acuerdo con lo establecido anteriormente. De forma general, la secuencia de acciones tras una demanda o aviso de situación de riesgo que plantee urgencia, sería la siguiente:

1. El aviso o demanda procede de los Centros de Salvamento Marítimo de la Sociedad Estatal:
  - . Localización inmediata del Patrón, comunicación de datos y confirmación de salida de la embarcación.
  - . Confirmación de la salida al Centro de Salvamento Marítimo de la Sociedad Estatal.

En cualquier intervención, sea o no conjunta, será el Centro de Salvamento Marítimo designado, quien coordinará y dirigirá la misma, manteniendo informado al C.P.C. de la información disponible, por si fuera precisa una actuación complementaria al llegar a tierra

2. El aviso se recibe en el C.P.C. desde un Centro de Cruz Roja, a través de los receptores de barrido o por escucha de los canales de socorro o por llamada de un particular.

Localización del Patrón, proporcionándole cuantos datos se tengan en ese momento sobre el suceso. Confirmación con el Patrón de la salida e información inmediata al centro de Salvamento Marítimo de la Sociedad Estatal del suceso y de las medidas adoptadas, para que pueda asumir la coordinación y dirección de las operaciones en la mar.

Si tras esta comunicación, el Centro de Salvamento Marítimo decide movilizar otros medios, además de los de Cruz Roja, el mismo Centro se encargará de coordinar la intervención.

Si tras comunicar el C.P.C. las medidas adoptadas al Centro de Salvamento Marítimo y éste último decidiera que no es necesaria la intervención de los medios de Cruz Roja, el C.P.C. desmovilizará la embarcación.

Cuando se trate de una situación que no plantee urgencia, desde el C.P.C. se comunicará la información que se posee sobre la misma al Centro de Salvamento Marítimo de la Sociedad Estatal, esperando sus instrucciones antes de actuar.

En caso de no existir C.P.C. o centros de comunicaciones que actúen como tal, la base debe realizar las comunicaciones señaladas anteriormente a C.N.C. (C.R.E.) y Centro de Salvamento Marítimo de la Sociedad Estatal.

Estas instrucciones se cumplimentarán en cada zona de conformidad con el Centro de Salvamento Marítimo al que se adscriban operativamente las unidades.

### 3.2. PROTOCOLO DE RECEPCION DE LLAMADAS. INFORME POSTERIOR A LA OPERACION

El éxito de una operación de Salvamento dependen en gran parte de la recepción, por parte de los centros coordinadores, de la información precisa para evaluar la situación.

Los siguientes impresos serán de gran utilidad a las personas que están en los centros de escucha de Cruz Roja Española (Bases, Puestos de Socorro, Centros Provinciales de Coordinación) y facilitarán la obtención de información ante una petición de auxilio, para su posterior comunicación al Centro de Coordinación o embarcación que realice la intervención

Ante cualquier petición de auxilio, con independencia de la naturaleza de la emergencia, habrá que cumplimentar el impreso de "protocolo de recepción de llamadas".

En caso de que el auxilio requerido sea una evacuación o un remolque, se cumplimentarán además los impresos correspondientes, tratando de recabar toda la información recogida en ellos.

Posteriormente y al objeto de completar aquellos datos que no puedan ser recogidos durante la intervención, se cumplimentará el "informe posterior a la operación"

PROTOCOLO DE RECEPCION DE LLAMADAS

SALVAMENTO MARITIMO

FECHA \_\_\_\_\_ HORA \_\_\_\_\_

PROCEDENCIA DE LA LLAMADA			
C Z C S O C R C S	<input type="checkbox"/>	POLICIA LOCAL	<input type="checkbox"/>
CAPITANIA MARITIMA	<input type="checkbox"/>	POLICIA NACIONAL	<input type="checkbox"/>
PRACTICOS	<input type="checkbox"/>	PROTECCION CIVIL	<input type="checkbox"/>
REMOLCADORES	<input type="checkbox"/>	PARTICULAR	<input type="checkbox"/>
GUARDIA C.V.L	<input type="checkbox"/>	OTROS _____	
CONFIRMADO		<input type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO
		TLFNO: _____	

IDENTIDAD EMBARCACION/BUQUE SINIESTRADO	
NOMBRE Y DISTINTIVO DE LLAMADA _____	TIPO DE EMBARCACION _____
COLOR CASCO _____	COLOR PUENTE _____
ESLORA _____	Nº DE MASTILES _____ (EN CASO DE SER EMBARCACION A VELA)

SITUACION	
DEMORA _____ Y A _____	MILLAS DE _____
POSICION LATITUD: _____	LONGITUD: _____

NATURALEZA DE LA EMERGENCIA			
A LA DERIVA	<input type="checkbox"/>	HOMBRE AL AGUA	<input type="checkbox"/>
ABORDAJE	<input type="checkbox"/>	ENFERMO A BORDO	<input type="checkbox"/>
INCENDIO	<input type="checkbox"/>	VUELCO	<input type="checkbox"/>
HUNDIMIENTO	<input type="checkbox"/>	OTROS: _____	

**NUMERO DE PERSONAS EN PELIGRO:** \_\_\_\_\_

EN CASO DE EVACUACION O REMOLQUE CUMPLIMENTAR LAS CASILLAS DEL IMPRESO CORRESPONDIENTE

TIEMPOS	
Indicativo emb C.R.E.	_____
H salida base	_____
H anulación	_____
E.T.A.	_____
H llegada HO	_____
H salida HO	_____
H llegada base	_____

OBSERVACIONES

Para cualquier llamada referente a salvamento maritimo se actuará de acuerdo a lo establecido en el procedimiento operativo acordado con SASEMAR

SALVAMENTO MARITIMO

EVACUACION

DATOS DEL BUQUE

CONSIGNATARIO O PROPIETARIO: \_\_\_\_\_ NACIONALIDAD \_\_\_\_\_

ESLORA: \_\_\_\_\_

T R B \_\_\_\_\_

MANGA: \_\_\_\_\_

CARGA I.M.O.: \_\_\_\_\_

FRANCOBORDO: \_\_\_\_\_

NOMBRE: \_\_\_\_\_ CARGO: \_\_\_\_\_

PASAPORTE O D.N.I.: \_\_\_\_\_ N° DE INSCRIPCION MARITIMA: \_\_\_\_\_

NACIONALIDAD: \_\_\_\_\_ LESIONES: \_\_\_\_\_

SE PRECISA DE CAMILLA  SI  NO

METEO EN ZONA

VIENTO: \_\_\_\_\_

MAR \_\_\_\_\_

VISIBILIDAD: \_\_\_\_\_

SE NOTIFICA A:

CAPITANIA

GUARDIA CIVIL  (EN CASO DE SER EXTRANGERO)

# SALVAMENTO MARITIMO

## REMOLQUE

PROPIETARIO DE LA EMBARCACION	CAPITAN O PATRON
NOMBRE Y APELLIDOS: _____	NOMBRE Y APELLIDOS: _____
NACIONALIDAD: _____	NACIONALIDAD _____
D.N.I. O PASAPORTE: _____	D.N.I. O PASAPORTE: _____
DOMICILIO: _____	DOMICILIO: _____
_____	_____

EMBARCACION	
NOMBRE: _____	NACIONALIDAD: _____ TIPO: _____
ESLORA: _____	T.R.B.: _____
MANGA: _____	CARGA I.M.O.: _____
CIA. ASEGURADORA: _____	
DOMICILIO CIA ASEGURADORA: _____	
Nº DE POLIZA _____	

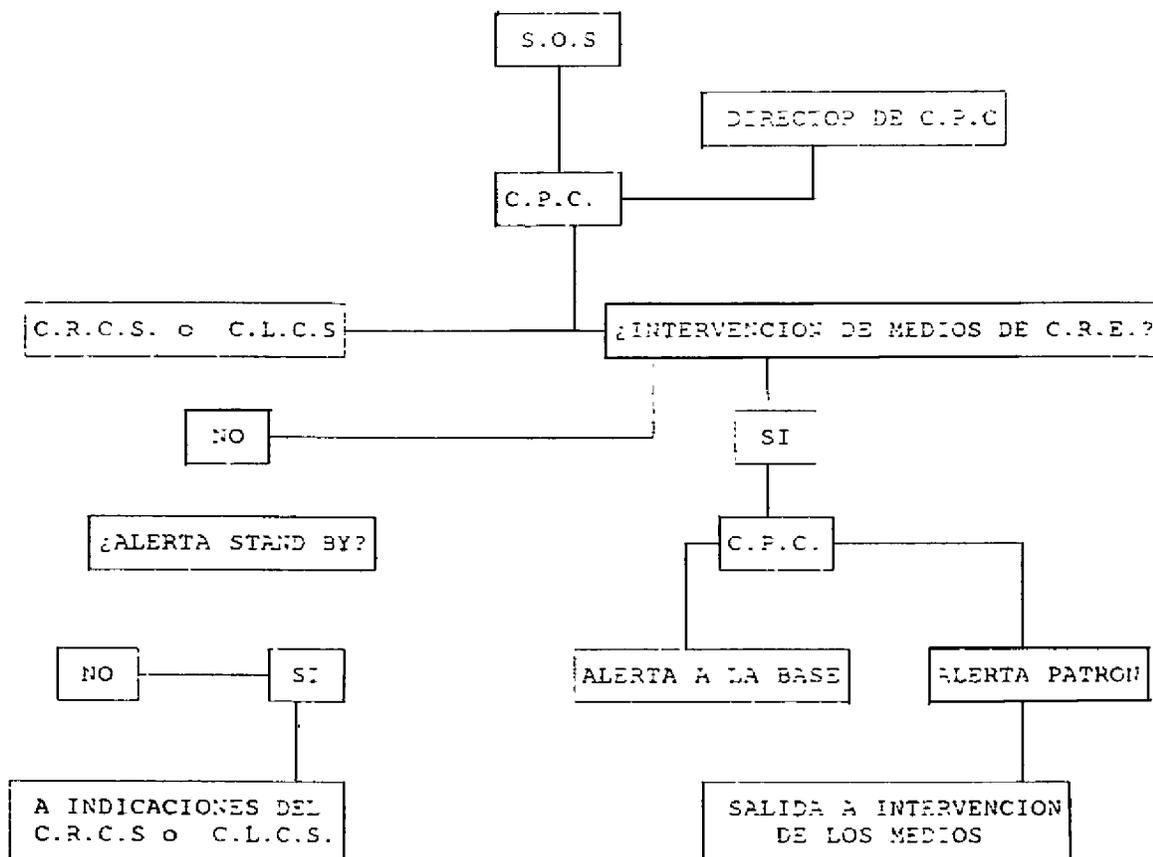
RESUMEN DE GASTOS EFECTUADOS EN LA ACCION	
DISTANCIA TOTAL NAVEGADA: _____	
GASTO COMBUSTIBLE LITROS: _____	COMBUSTIBLE PTS: _____
DESPERFECTOS OCACIONADOS (DETALLE): _____	
DESPERFECTOS OCACIONADOS PTS: _____	
REPOSICION GASTOS DE VOLUNTARIOS: _____	( FACTURAS)
TOTAL GASTOS: _____	

### INFORME POSTERIOR A LA OPERACION

DATOS GENERALES			
OFICINA PROVINCIAL DE _____		OFICINA LOCAL DE _____	
EMBARCACION: _____	FECHA: ____ - ____ - ____	TIPO	A <input type="checkbox"/>
HORA DE SALIDA: ____ - ____	HORA DE REGRESO: ____ - ____		B <input type="checkbox"/>
HORAS NAVEGADAS: ____ - ____	MILLAS NAVEGADAS: _____		
ACCIDENTE			
CAUSA			
MAL TIEMPO <input type="checkbox"/>	FALLO MATERIAL <input type="checkbox"/>		
FALLO HUMANO <input type="checkbox"/>	DESCONOCIDA <input type="checkbox"/>		
TIPO			
INCENDIO/EXPLOSION <input type="checkbox"/>	FALLO MECANICO <input type="checkbox"/>		
COLISION/ABORDAJE <input type="checkbox"/>	FALLO ESTRUCTURAL <input type="checkbox"/>		
VARADA <input type="checkbox"/>	ESCORA <input type="checkbox"/>		
VIA AGUA <input type="checkbox"/>	DESAPARICION <input type="checkbox"/>		
HUNDIMIENTO <input type="checkbox"/>	OTROS: _____ <input type="checkbox"/>		
INCIDENTE			
ACC LABORAL <input type="checkbox"/>	INMIGRACION ILEGAL <input type="checkbox"/>		
EVACUAC. MEDICA <input type="checkbox"/>	ASIST. SANITARIA <input type="checkbox"/>		
ACTIVAC. RADICALIZA <input type="checkbox"/>	AYUDA A LA NAVEGACION <input type="checkbox"/>		
AUSEN. TEMP. NOTICIAS <input type="checkbox"/>	FALLECI. CAUSA NATURAL <input type="checkbox"/>		
PETICION DE SOCORRO <input type="checkbox"/>	RESCATE NAUFRAGO <input type="checkbox"/>		
FALLO MECANICO <input type="checkbox"/>	OTROS: _____ <input type="checkbox"/>		
REMOLQUE <input type="checkbox"/>			
NUMERO DE:			
MUERTOS <input type="checkbox"/>	HERIDOS <input type="checkbox"/>		
DESAPARECIDOS <input type="checkbox"/>	ILESOS <input type="checkbox"/>		
RESCATADOS <input type="checkbox"/>	ENFERMOS <input type="checkbox"/>		
TIPO DE EMBARCACION IMPLICADA EN EL ACCIDENTE/INCIDENTE			
MERCANTE <input type="checkbox"/>	NACIONAL <input type="checkbox"/>		
PESQUERO <input type="checkbox"/>	EXTRANJERO <input type="checkbox"/>		
EMB. DEPORTIVA <input type="checkbox"/>			
PERSONAL EMBARCADO			
CARGO	NOMBRE Y APELLIDOS		
RESUMEN DE LA OPERACION			

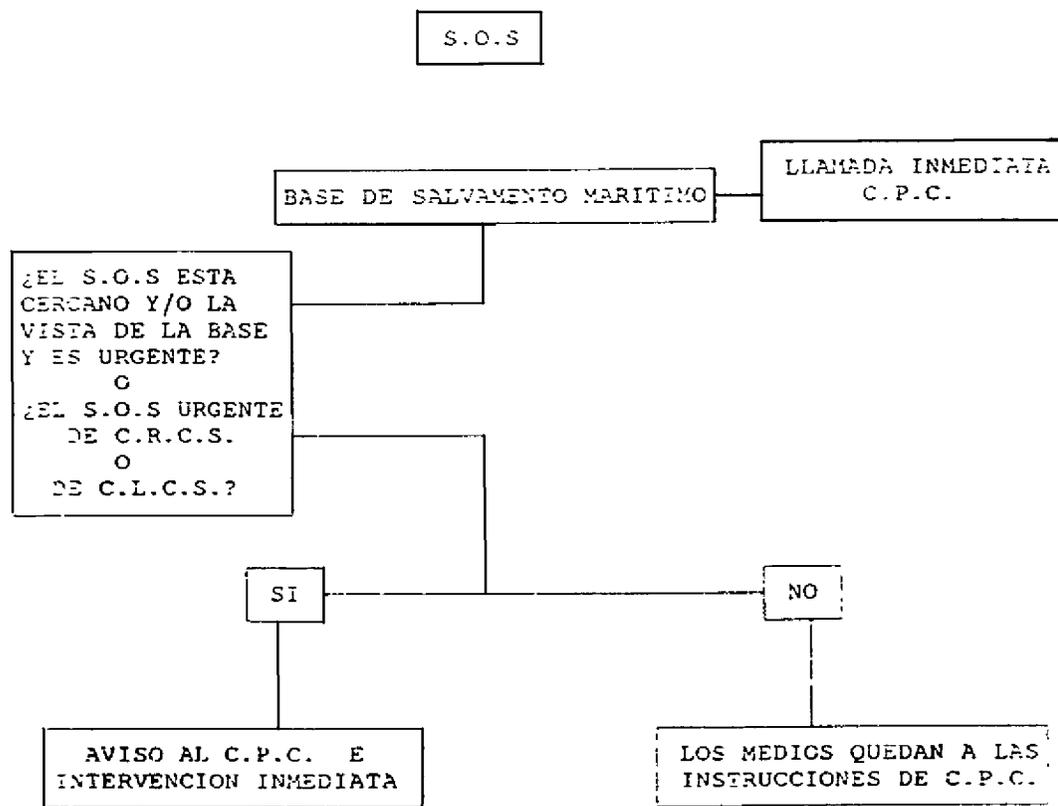
MOVILIZACION Y ACTIVACION DE MEDIOS  
DE  
SALVAMENTO MARITIMO

Si se recibe el S.O.S en C.P.C. de otro centro (C.R.C.S./C.L.C.S.) o directamente del lugar del accidente: FASE DE MOVILIZACION



MOVILIZACION Y ACTIVACION DE MEDIOS  
DE  
SALVAMENTO MARITIMO

Si se recibe el S.O.S. en una base de Cruz Roja



### 3.3. TAREAS RUTINARIAS DE MANTENIMIENTO Y ADIESTRAMIENTO

La especial complejidad de las operaciones de salvamento y los innumerables problemas que pueden aparecer a la hora de realizar una intervención hace necesario una perfecta coordinación de todas las personas que intervienen, que si bien tienen asignadas tareas concretas, están íntimamente relacionadas con las de los demás.

Por otro lado, en una operación de salvamento pueden intervenir distintos medios e incluso de distinta clase (aeronaves y helicópteros) por lo que se hace necesario una perfecta coordinación entre todos.

Es por estos motivos por lo que el entrenamiento periódico y los ejercicios conjuntos son imprescindibles para realizar con éxito cualquier operación de búsqueda o salvamento en la mar.

Las salidas rutinarias con las embarcaciones y los voluntarios deberán realizarse al menos una vez cada quince días y en ellas se simularán las distintas situaciones que puedan presentarse: recogida de un naufrago, abarloadamiento a otra embarcación, recogida de un herido de otro barco, traslado de un herido a un helicóptero, navegación nocturna, etc, son ejemplos de los ejercicios que periódicamente han de realizarse.

Asimismo el elevado coste de las embarcaciones y su complejidad mecánica hace imprescindible llevar un control periódico de todos sus componentes y un mantenimiento adecuado.

Ciertas tareas pueden ser llevadas a cabo con pocos recursos y sin conocimientos exhaustivos de mecánica. Otras tareas periódicas deberán ser llevadas a cabo por personal especializado y en astillero, por ejemplo varadas anuales. A continuación se presenta un modelo de impreso para realizar parte de estas tareas rutinarias que se deben realizar a bordo normalmente.

PUERTO DE: \_\_\_\_\_

HOJA Nº \_\_\_\_\_

FECHA -- --

EMBARCACION: \_\_\_\_\_

### TRABAJOS RUTINARIOS

1.-

		HORAS FUNCIONAMIENTO MOTOR	
		BABOR	ESTRIBOR
CARGA DE BATERIAS (minimo 15 minutos)			
HORA INICIO CARGA			
HORA FIN CARGA			
TOTAL HORAS CARGA			

2.-

CONTROL DE NIVELES Y TRABAJOS VARIOS	OBSERVACIONES
Nivel reductora (diario)	
Nivel carter (diario)	
Nivel servotimon (diario)	
Nivel agua refrigeración (diario)	
Mover todas las valvulas (semanal)	
Limpiar bornes baterias (semanal)	
Engrasar engrasadores motor (semanal)	
Limpiar prefiltro del combustible (50H)	
Controlar tension de las correas (50h)	
Cambiar el aceite del carter (200H)	
Cambiar los filtros del aceite (200H)	
Limpiar los filtros de aire (200H)	
Cambiar aceite de la reductora (1000H)	
Cambiar cartuchos filtro gasoil (1000H)	
Limpiar los filtros del gasoil (1000H)	

3.-

PERSONAL QUE REALIZA EL TRABAJO	
Cargo	Nombre y Apellidos