

**TRABALLO DE FIN DE MÁSTER**

---

**“ORGANIZACIÓN DAS SOCIEDADES  
DE SALVAMENTO MARÍTIMO:  
PROFESIONALIDADE, VONTADE E  
XESTIÓN”**

---

**MÁSTER EN “NÁUTICA E TRANSPORTE MARÍTIMO”**

**ESCOLA TÉCNICA SUPERIOR DE NÁUTICA E MÁQUINAS**

14 DE SETEMBRO DE 2023

AUTOR: KARIM DANIEL VILAS IGLESIAS  
DIRECTOR: GENARO CAO FEIJÓO

## RESUMO

O salvamento marítimo ten unha ligazón histórica salientable cos valores altruístas e solidarios, representando actos nos que se arrisca a vida dunha persoa para salvar a outra que está en perigo. A xeración dun sistema é esencial para proporcionar de xeito organizado esta axuda.

Dende o século XIX ata o día de hoxe, xurdiron diversas organizacións dedicadas á procura e rescate no mar en todo o noso planeta acuático. A pesar de que a consecución de salvar vidas é común, a orixe de cada organización chega a mostrar diferenzas que inflúen no modo de acadar os obxectivos de procura e rescate. A cultura de cada zona xeográfica onde xorden as entidades, a súa política governamental, as súas características litorais, a súa meteoroloxía ou a cantidade de tráfico marítimo son factores que determinan o xeito da estrutura organizativa da sociedade de salvamento marítimo.

Neste traballo refléxase a lexislación internacional que comprende estes asuntos, os cales forman unha parte importante á hora de ofrecer unha seguridade marítima a nivel global. Ao mesmo tempo, faise un repaso en varios Estados do mundo de diversos sistemas de procura e rescate, atendendo ás súas leis nacionais e a organizacións alleas, en certo modo, ás dependencias estatais, poñendo un foco no voluntariado. Centrándonos en indagar o xeito de como unha organización de salvamento no mar é o máis óptima posible, estudamos brevemente certas características que son influentes na relación entre os membros e a entidade á cal pertencen.

Desta maneira, ofreceranse conclusións relativas á información amosada nesta investigación, tratando de alumear se existe unha relación entre a orixe da acción salvar e a maneira de actuar actualmente nas sociedades de salvamento marítimo.

## RESUMEN

El salvamento marítimo tiene un ligamento histórico destacable con los valores altruistas y solidarios, representando actos en los que se arriesga la vida de una persona para salvar a otra que está en peligro. La generación de un sistema es esencial para proporcionar de manera organizada esta ayuda.

Desde el siglo XIX hasta el día de hoy, surgieron diversas organizaciones dedicadas a la búsqueda y rescate en el mar en todo nuestro planeta acuático. A pesar de que la consecución de salvar vidas es común, el origen de cada organización llega a mostrar diferencias que influyen en el modo de conseguir los objetivos de búsqueda y rescate. La cultura de cada zona geográfica donde surgen las entidades, su política gubernamental, sus características litorales, su meteorología o la cantidad de tráfico marítimo son factores que determinan la forma de estructura organizativa de la sociedad de salvamento marítimo.

En este trabajo se realiza una observación a la legislación internacional que comprende estos asuntos, los cuales forman una parte importante a la hora de ofrecer una seguridad marítima a nivel global. Al mismo tiempo, existe un repaso en varios Estados del mundo de diversos sistemas de búsqueda y rescate, atendiendo a sus leyes nacionales y a las organizaciones ajenas, en cierto modo, a las dependencias estatales, poniendo un foco en el voluntariado. Centrándonos en indagar la manera de como una organización de salvamento en el mar es lo más óptima posible, estudiamos brevemente ciertas características que son influyentes en la relación entre los miembros y la entidad a la cual pertenecen.

De este modo, se ofrecerán conclusiones relativas a la información mostrada en esta investigación, indagando si existe una relación entre el origen de la acción salvar y la manera de actuar actualmente en las sociedades de salvamento marítimo.

**ABSTRACT**

The sea rescue has a historic and important relationship with solidary and unselfish principles, representing actions where someone risks his life for saving another life who is in distress. The generation of a system is essential for giving this aid in a organized way.

Since XIX century until today, some organizations destined to search and rescue missions in all over our aquatic planet appeared. Despite the fact that the achievement for saving lives is common, the source of each organization seems to revalidate differences which have influence on the way for reaching the objectives of search and rescue. The culture of each geographic zone where the entities arise, their governmental politics, their coastal feature, their meteorology or the quantity of maritime traffic are factors which determine the manner of the organizational structure of the sea rescue entity.

On this project, an observation of the international laws which cover these matters, that are an important part of the sea safety in a global level, is carried out. At the same time, it exists a review on some States of the world in different search and rescue systems, paying attention to their national laws and at non-governmental organizations, focusing on volunteering. Concentrating on investigate the way on how the organizations of salvage are the more optimum, some features which are influential on the relationship between the members and the entity which they belong are shown.

In this way, conclusions related to the information showed on this research, looking into the existence of the relationship between the source of the saving action and the manner to act actually of the search and rescue organizations will be offered.

**ÍNDICE XERAL**

RESUMO .....	2
RESUMEN .....	3
ABSTRACT .....	4
1. OBXECTIVO .....	7
2. ORIXE ETIMOLÓXICA E EVOLUCIÓN HISTÓRICA .....	7
3. LEGALIDADE .....	10
3.1. <i>International Convention for the Safety of the Life at Sea, 1974</i> .....	10
3.2. <i>International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979</i> .....	10
3.3. <i>United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982</i> .....	11
3.4. <i>International Convention on Salvage, 1989</i> .....	12
3.5. <i>International Aeronautical and Maritime Search And Rescue Manual, 2013</i> .....	13
3.5.1. Recomendacións xerais aos Estados.....	13
3.5.2. Directores SAR .....	14
3.5.3. O servizo SAR .....	15
3.5.4. O persoal do sistema SAR .....	15
3.5.5. Xestión do sistema SAR .....	16
3.5.6. Natureza do servizo SAR .....	17
4. <b>INTERNATIONAL MARITIME RESCUE FEDERATION</b> .....	17
4.1. Crisis migratoria no Mar Mediterráneo.....	18
5. <b>SOCIEDADES DE SALVAMENTO MARÍTIMO</b> .....	19
5.1. España.....	19
5.1.1. <i>Sociedad Española de Salvamento de Náufragos</i> .....	19
5.1.2. <i>Cruz Roja del Mar</i> .....	21
5.1.3. <i>Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima</i> .....	22
5.1.4. <i>Open Arms</i> .....	23
5.2. Francia.....	24
5.2.1. <i>Société Nationale de Sauvetage en Mer</i> .....	24
5.2.2. <i>SOS Méditerranée</i> .....	26
5.3. Reino Unido .....	27
5.3.1. <i>Royal National Lifeboat Institution</i> .....	27
5.3.2. <i>His Majesty's Coastguard</i> .....	30
5.4. Portugal.....	31
5.4.1. Instituto de Socorros a Náufragos .....	31
5.5. Alemaña .....	32
5.5.1. <i>Sea-Watch</i> .....	32

5.6. Estados Unidos de América .....	33
5.6.1. <i>United States Coast Guard</i> .....	33
5.7. Canadá .....	34
5.7.3. <i>Canadian Coast Guard</i> .....	34
5.7.4. <i>Royal Canadian Marine Search And Rescue</i> .....	35
5.8. Australia .....	36
5.8.1. <i>National Search And Rescue Council</i> .....	36
5.8.2. <i>Volunteer Marine Rescue Western Australia</i> .....	37
5.9. Xapón .....	38
5.9.1. <i>Japan Coast Guard</i> .....	38
5.10. India .....	39
5.10.1. <i>Indian Coast Guard</i> .....	39
5.11. Chile .....	40
5.11.1. <i>DIRECTEMAR (Dirección General del Territorio Marítimo y de la Marina Mercante)</i> .....	40
5.12. Sudáfrica .....	41
5.12.1. <i>National Sea Rescue Institute</i> .....	41
5.12.2. <i>South African Search And Rescue Organization</i> .....	42
6. SENSO DE PERTENZA E COMPROMISO ORGANIZACIONAL .....	42
6.2. Factores influentes no compromiso ca organización .....	43
6.3. Consecuencias .....	44
7. CONCLUSIÓNS .....	45
8. BIBLIOGRAFÍA E REFERENCIAS .....	49
9. ACRÓNIMOS .....	56
10. ÍNDICE DE FIGURAS .....	57

## 1. OBXECTIVO

O obxectivo deste traballo é afondar nas diferenzas existenciais en diversas organizacións de salvamento marítimo, as vantaxes e desvantaxes respecto ás súas respectivas estruturas, facer unha comparación en base aos datos recollidos, dilucidar o pulo ou vontade que amosan os membros dun sistema de procura e rescate en función ao modelo organizativo e discernir como a lexislación internacional neste ámbito se axeita ás distintas sociedades de salvamento marítimo.

## 2. ORIXE ETIMOLÓXICA E EVOLUCIÓN HISTÓRICA

Salvar é a acción de librar dun perigo a algo ou alguén, afastándoo do que lle pode prexudicar e ofrecéndolle unha situación máis beneficiosa, segura e protectora. Deste xeito, conséguese poñer a salvo aquilo que antes non o estaba. *Salvare* é o seu antecedente etimolóxico, proveniente do latín, ao mesmo modo que *salvus*, que significa san, enteiro e salvo.

*Salvataje*<sup>1</sup> é un sinónimo de salvamento derivado do termo francés *sauvetage*, que tamén provén de *salvare*. Nas linguas inglesa, francesa, castelá e italiana úsase este vocábulo para referirse ao salvamento. Esta palabra rematou por ser polisémica en inglés, xa que acadou o concepto, a maiores, de ser o valor que se xera a raíz dun rescate marítimo, no que vai incluído o buque, as propiedades, vidas salvadas e a posible recompensa que exista (Harper, 2021).

Na humanidade, esta acción xorde a raíz dun inconveniente que afecta negativamente a unha persoa, envolvéndoa nun perigo, existindo outra persoa que decide impulsarse a auxiliala e poñela a bo coidado, envolvéndose ela mesma en perigo. Este acto de poñer en risco a seguridade de alguén para devolvérllela a outro alguén enténdese como unha labor prosocial. Os comportamentos prosociais pódense deber ao altruísmo, que supón unha entrega sen agardar nada a cambio; ou por unha obriga, por unha recompensa, por un deber ou por culpa, situacións onde se agarda algo a cambio tras a tarefa efectuada (Cherry, 2022).

No ámbito marítimo e ao longo da historia, as poboacións costeiras vían nas súas proximidades barcos en perigo que chegaban a naufragar. Nalgunhas persoas había tendencia a confiar na seguridade dos mariños á fe das figuras relixiosas, adquirindo unha actitude pesimista e asumindo a perda de vidas humanas como algo normal, resignándose ante elo e quitándolle valor ás capacidades de salvamento das que dispoñía o ser humano. Outras persoas procuraban facer o que estaba ao seu alcance para proceder a salvar aquelas vidas que estaban en risco de morte.

Naufraixos consecutivos preto das costas e, que lle xeraban embate á xente, producían empatía nos habitantes terrestres cos seus conxéneres, agromándolles a necesidade de salvarlos, servíndose de ferramentas improvisadas como pequenos botes

---

<sup>1</sup> Termo adoptado da lingua castelá.

pesqueiros propulsados con peltres ou dalgún cabo que podía chegar ao buque grazas á proximidade que existía. Co paso do tempo e, en zonas onde se producían máis afundimentos e o impacto que producían daba un resultado de reacción na sociedade, fóronse formando grupos e colectivos para a misión de salvamento.

As primeiras redes organizadas dun modo amplo pódense determinar como aquelas que conformaban os faros que prevían e axudaban aos buques nos baixos perigosos, tendo en conta que, anteriormente, se producían fogueiras a modo de sinal de fume. Posteriormente, a principios e ao longo do século XVIII, xurdiron as sociedades de salvamento de náufragos en varios países do mundo como Inglaterra, Francia, Holanda, Bélxica, Suecia, Italia, España, Portugal, Rusia, Estados Unidos, Xapón e China entre outros (Arbex, 1991). Estas sociedades de salvamento marcaron un inicio, en termos de organización de rescate de mariños en perigo, dando pé a unha tea que unía poboacións preocupadas polo rescate marítimo, concienciadas ca situación que vivían os seus familiares, compañeiros, conveciños ou paisanos, destinando esforzos á preparación e formación para tal misión. Deste xeito construíanse equipos e dispositivos de salvamento e se procuraba a disposición de voluntarios que quixesen participar en semellante labor.

Xa dende o inicio das organizacións, existía un debate polo que respecta da estatalización das entidades, centrado no efecto de converter os voluntarios en funcionarios. Daquela, o principal modo de financiarse consistía nas aportacións dos socios dos colectivos, xa que había abundantes Estados que vían unha perda de tempo e diñeiro investir en tal acción, mais cando se procedeu a sufragar as sociedades con cartos estatais, parte da poboación era contraria a esta estatalización, xa que argumentaba que deste xeito se perderían os esforzos espontáneos de carácter altruísta.

Seguindo a Juan Carlos Arbex no seu libro *Salvamento en la mar. La evolución del salvamento marítimo en España*, cando citaba as palabras do almirante Rigault de Genouilly ao fundar a *Société Centrale de Sauvetage des Naufrages* (Francia), pódese facer unha idea de como o valor e a entrega persoal eran as protagonistas na época do xurdimento das sociedades de náufragos:

*“Ante vós álzase a bandeira do salvamento. Estadades dispostos a deixar, á primeira sinal, as vosas familias e os vosos barcos e expoñer a vosa vida para arrincar da morte a un semellante.*

*Pero se o voso entusiasmo e os vosos brazos están listos, case faltan por todas partes os medios materiais. A Société Centrale de Sauvetage des Naufrages fúndase para darnos aqueles medios. No voso nome diriximos ao país unha chamada que non pode fallar... Ricos ou pobres, habitantes do litoral, das cidades do campo, queren poñer o seu óbolo para secundar a vosa obra.”*

Deste mesmo libro, tamén é de subliñar certos comentarios rexistrados ao respecto do tema de controversia naquela época referido á estatalización do salvamento marítimo, como este que destaca o labor voluntario:



*“A estatalización do salvamento marítimo tería como consecuencia deplorable a paralización dos esforzos espontáneos e os sentimentos humanitarios que confiren, a unha obra desta natureza, a súa maior forza”.*

Ou este que salienta a necesidade de ter apoio económico:

*“Unha tal asociación nunca será o suficientemente próspera, e todos os que se preocupan pola solidariedade humana deberían tratar de aumentar os seus recursos, aportando o seu óbolo, tanto como membros activos, como converténdose en subscritores.”*

Estas dúas cuestións, principais para o salvamento marítimo, tanto os ingresos económicos como os voluntarios, xerábanse e agromaban de distintos xeitos nas diferentes organizacións de náufragos, xa que dependendo da zona e da sociedade que alí vivía, había máis ou menos dunha e/ou doutra. Respecto ao voluntariado, hai que engadir que, nalgúns organizacións existirían máis voluntarios se houbera unha recompensa polo salvamento. Daquela, o premio eran unhas medallas (dependendo da clase social á que pertencías) e diñeiro en cantidade simbólica.

Co paso do tempo, as sociedades de salvamento de náufragos conseguiron capacidade económica para desenvolverse e establecer voluntarios e medios suficientes para facer fronte aos perigos dos mariños, sempre en diferentes medidas unhas doutras, ao igual que de distintos resultados. Xa nos inicios do século XIX, os ingresos económicos eran considerábeis para algunhas delas. Como podemos observar na seguinte gráfica, con datos aproximados para a época, e trocados a unha peseta xeral, no eido orzamentario destácanse certas organizacións: a sociedade inglesa contaba con 5.000.000 de pesos de cartos para a súa financiación; a de Francia, con 400.000; a de Alemaña, con 350.000; a de España, con 100.000; e a de Portugal, con 300.000 (Arbex, 2008).

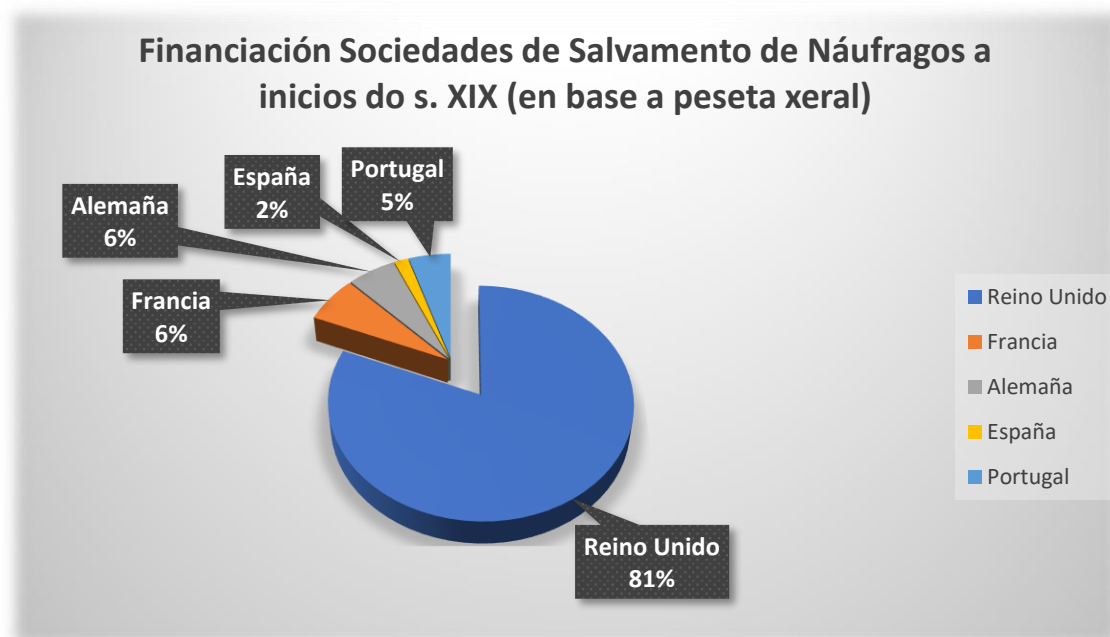


Ilustración 2.1. Financiación das Sociedades de Salvamento de Náufragos a inicios do s. XIX (Elaboración propia)

### 3. LEGALIDADE

Antes de entrar en detalle dentro das entidades do salvamento marítimo, imos facer un repaso cronolóxico á legalidade actual que afecta aos sistemas de procura e rescate.

#### 3.1. *International Convention for the Safety of the Life at Sea, 1974*

No convenio SOLAS observamos un artigo que indica que todo capitán de calquera buque no mar, que reciba unha sinal proveniente dun buque ou balsa salvavidas en perigo, está obrigado a proceder a toda velocidade para a asistencia das persoas envoltas nese perigo, informando, se é posible, de que está procedendo para esa acción. Se lle é imposible ou, polas razóns que o capitán considere, non pode proceder ao salvamento, deberá rexistralo no diario de navegación. Se o rescate se efectúa, as persoas rescatadas deberán ser desembarcadas nun lugar seguro para ser postas a salvo. Para isto, o Estado contratante ao cal lle pertencen as augas nas que se procederon as operacións de procura e rescate (SAR)<sup>2</sup>, quedará responsable de coordinar esta labor.

Neste convenio tamén se comezou a establecer a necesidade de que todo Estado contratante tivera un sistema organizado de procura e rescate en función da densidade do tráfico marítimo existente e o perigo característico dos mares do Estado ribeirego. Isto foi o preámbulo do convenio SAR de 1979.

#### 3.2. *International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979*

Nesta convención recóllese a recomendación de establecer tódolos medios posibles para unha organización de procura e rescate por parte de tódolos Estados que formen parte da Organización Marítima Internacional (IMO)<sup>3</sup> e de xerar unha coordinación entre eles.

Recoméndase que entre as partes do convenio determinen as áreas de salvamento de cada Estado ribeirego, unha autoridade SAR pertinente, unha comunicación óptima dispoñible, uns recursos de procura e rescate preparados, un plan de melloras, exercicios e adestramentos e unha cooperación cos distintos Estados que forman parte.

En dito convenio ven indicado que toda persoa en perigo no mar, sen discriminación da súa condición, da súa nacionalidade ou de como rematou por ser un náufrago, ten que ser auxiliado por todo Estado participante na convención.

---

<sup>2</sup> Derivado da lingua anglosaxoa *Search and Rescue*. A partir de aquí indicárase polo seu acrónimo.

<sup>3</sup> Siglas provenientes de *International Maritime Organization*. No resto do traballo usarase o seu acrónimo.

Propónse que o secretario xeral da IMO reciba por parte dos Estados, que asinaron o convenio, a información relativa ás áreas de procura e salvamento, as unidades SAR dispoñibles, as autoridades SAR pertinentes, a localización das bases de terra e outros datos a maiores. Ao mesmo tempo, ese secretario xeral informará a tódolos Estados desta información.

Os Estados membros deberían permitir a entrada ás augas baixo a súa xurisdición a toda unidade de salvamento que se dispoña a realizar labores SAR ante un perigo inminente, sendo dirixida polo centro de coordinación do Estado que permitiu aquela entrada. Esta unidade de salvamento, antes de introducirse en augas foráneas, debería realizar unha solicitude ao Estado soberano daqueles mares, indicando os propósitos e a misión que ten pensado levar a cabo. Os Centros Coordinadores de Salvamento (RCC)<sup>4</sup> de cada Estado deberían ser os que leven a cargo estas accións de solicitude de permiso de entrada e de dar este permiso de entrada.

Cando se recibe información que da resultado nunha fase de emerxencia (incerteza, alerta ou perigo), tanto os Subcentros Coordinadores de Salvamento (RSC)<sup>5</sup> coma os RCC teñen que estar predispostos a iniciar as operacións SAR a pesar de que haxa outros centros que estean levando a cabo a misión de rescate. Debería existir unha comunicación da misión que se estea levando a cabo entre os RCC e RSC pertinentes.

Regúlase un sistema de reporte voluntario de buques, que informarán aos Estados correspondentes de datos relevantes para posibles futuras operacións SAR. Recoméndase que estas mensaxes non leven un cargo monetario a maiores para que sexan máis frecuentes.

Outras das indicacións relevantes son que os RCC deberían estar atendidos as 24 horas por persoal competente, adestrado e con control sobre a lingua inglesa; e que tería que existir unha boa coordinación entre os medios marítimos e os medios aeronáuticos de procura e salvamento (IMO, 1979).

### **3.3. *United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982***

Esta convención internacional, publicada no 1982, indica que cada Estado ribeirego debería promover o establecemento, operación e mantemento dun adecuado e efectivo servizo de procura e rescate tendo en conta a seguridade sobre o mar e, cando as situacións o requira, colaborar con outros estados ribeiregos que compartan as operacións SAR. Estas directrices son compartidas co convenio SAR visto anteriormente.

Un dos antecedentes desta convención foron as *Geneva Conventions on the Law of the Sea* (1958), onde se recolleu a obriga, sempre e cando sexa razoado e seguro, de prestar auxilio a toda persoa ou buque que estea en perigo en alta mar. Tamén se

---

<sup>4</sup> Acrónimo derivado das iniciais en inglés de *Rescue Coordinator Center*. Dependencias que coordinan os servizos SAR nunha rexión determinada. A partir de aquí empregaranse as súas siglas.

<sup>5</sup> Ca súa orixe en *Rescue Subcoordinator Center*. Dependencia subordinada a un RCC para complementar as súas funcións. As súas próximas mencións utilizaranse como RSC.

indicou que os Estados ribeiregos teñen que establecer plans e organizacións dedicadas ao salvamento, procura e rescate marítimo (IMO, 1958).

### **3.4. *International Convention on Salvage, 1989***

Este convenio internacional trata e regula os dereitos que poden exercer os salvadores dun rescate respecto ao premio xerado por tal acción, e tamén polas labores de prevención ou diminución de danos ao medio ambiente mariño durante o salvamento. É o resultado da revisión da *Brussels Convention for the Unification of Certain Rules with Respect to Assistance and Salvage at Sea*, de 1910.

Segundo esta Convención, unha operación de *salvataje* é aquela que se leva a cabo cando se asiste a un buque que está en perigo ou á calquera das súas propiedades, e esta acción ten que se producir no mar. Indícase que non haberá remuneración na salvación de vidas humanas, mais poden existir leis estatais que regulen esta situación. As vidas humanas salvadas se terán en conta, a maiores, no caso do salvamento dun buque, das súas propiedades ou da protección e redución do dano ao medio ambiente mariño.

Esta convención ten a intención de motivar aos salvadores a conservar, protexer e diminuír ao máximo posible os danos que se poidan ocasionar ao medio ambiente mariño, ofrecendo unha compensación adicional se isto sucede con éxito na operación.

Determinase que o salvador debe facer todo o posible, dentro do razoable, para salvar ao buque e ás súas pertenzas, así como protexer o medio ambiente mariño. Cando así o decida o armador ou o Capitán, o buque salvador debería aceptar calquera axuda doutros buques salvadores, sempre e cando sexa razoable, sen que o seu premio pola operación se vexa afectado. Se se producira esta situación, débese exercer unha cooperación entre os salvadores que foran precisos na acción para que esta sexa levada a cabo co maior éxito posible. Os deberes da parte salvada durante a misión SAR son as de cooperar en todo o posible para as tarefas de salvamento.

Ao igual que outros convenios, neste refléxase que todo capitán está baixo a obriga, sempre e cando non concorra en perigo o seu buque nin a súa tripulación, de prestar axuda a toda persoa que o precise no mar. Os Estados participantes no *International Convention on Salvage* de 1989 deberían adoptar medidas ao respecto para que este obxectivo se cumpra. Asemade, os donos dos buques non poden ter ningunha débeda causada por un incumprimento da legalidade referente a asuntos SAR. O capitán do buque, o armador ou o propietario dalgo en perigo pode negarse a que lle rescaten, sempre baixo unha razón xustificable.

O premio soamente existirá cando a operación se realiza con éxito, e este dependerá de:

- O valor do buque salvado e das súas propiedades;
- As habilidades e os esforzos dos salvadores para minimizar o dano ao medio ambiente mariño e para salvar ao buque, as súas propiedades e posibles vidas en perigo;

- A cantidade de éxito obtido no salvamento;
- A natureza e grado do perigo;
- O tempo invertido no rescate e as perdas sufridas polo salvador;
- O risco corrido polo salvador;
- A rapidez ca que se actuou;
- O valor dos buques e equipos usados no salvamento; e
- A preparación e eficiencia da equipa do salvador.

Se o salvador non cumpre con éxito nas tarefas anteriormente descritas, pode ter dereito á compensación especial se contribuíu á protección ou redución do dano ao medio ambiente mariño, se non, non terá dereito a retribución económica. Na existencia do premio xerado, o reparto entre o armador e a dotación virá estipulado segundo as leis do estado da bandeira que teña o buque, e existen dereitos pola parte salvadora de reter as propiedades ou buques salvados a cambio de asegurarse de recibir o reclamo da súa retribución.

### **3.5. *International Aeronautical and Maritime Search And Rescue Manual, 2013***

O Manual Internacional de Procura e Rescate Aeronáutica e Marítima (IAMSAR)<sup>6</sup> é un manual adoptado no 1999, dividido en 3 volumes, publicado ao mesmo tempo pola IMO e pola Organización de Aviación Civil Internacional (ICAO)<sup>7</sup> e que dispón de guías para ofrecer unha organización e un servizo de procura e rescate. Ímonos centrar no volume I, que se dedica á organización e xestión do sistema SAR internacional e nacional.

#### **3.5.1. Recomendacións xerais aos Estados**

Indícase que a autoridade dos Estados é, cando sexa posible, a que promove a harmonización entre o servizo aeronáutico e marítimo, e que o Ministerio dedicado ao transporte é o cargo máis axeitado para esta función de coordinación. Os servizos SAR poden ser provistos polo propio Estado, establecendo unha organización dedicada para tal misión, ou existindo unha soa organización de procura e rescate que funcione para dous Estados. Sexa como sexa, cada Estado debería dispor duns estatutos que sinalen a fundación legal da entidade destinada ao SAR.

A lexislación de cada Estado debe recoñecer que as funcións de salvamento marítimo son responsabilidade do propio Estado e tamén debe definir a xurisdición e autoridade legal dos RCC. Os Estados poden asignar as responsabilidades do Coordinador SAR (SC)<sup>8</sup> como eles consideren, outorgando este poder a algún ministro

---

<sup>6</sup> Acrónimo derivado das iniciais inglesas de *International Aeronautical and Maritime Search And Rescue Manual*. No resto do traballo usaranse as súas siglas.

<sup>7</sup> Termo resultante de abreviar *International Civil Aviation Organization*. Entidade global das Nacións Unidas adicada á aeronáutica.

<sup>8</sup> Abreviatura ca orixe en *Search And Rescue Coordinator*. Organismo, pertencente a unha administración, que se encarga de establecer e prestar os servizos SAR da xestión xeral. A partir de aquí indícase polo seu acrónimo.

ou a outras entidades dedicadas ao SAR que poidan levar a cabo semellante acción, sendo conscientes de que o fundamental do sistema SAR é a capacidade de administrar e dirixir.

Antes de crear un sistema SAR é preciso analizar as necesidades existentes e a capacidade para desenrolalo. Existe un cuestionario, anexado como o apéndice H no IAMSAR volume I, que permite facer unha auto avaliación do sistema SAR actual de cada Estado.

Os medios que sexan destinados a operacións SAR soen ser polivalentes e non teñen porque estar exclusivamente dedicados ao salvamento marítimo. Ademais, se menciona que, a maiores do goberno, soen existir medios alleos que estean dispostos a colaborar. Resáltase a importancia da necesidade de que exista unha cooperación entre os corpos civís e militares, ao mesmo tempo de que o feito de establecer un centro de coordinación de rescate marítimo e aeronáutico permite aforrar costes e reducir a complexidade que existiría á hora de emitir e recibir unha alerta de auxilio entre ambos centros no caso de que estes estiveran separados.

Hai unha recomendación de establecer rexións de salvamento marítimo por océanos, sen precisar que cada Estado elabore a súa organización SAR, forzando deste xeito a unha colaboración e coordinación máis estreita. A maiores, isto permite un aforro de costes e unha mellor distribución das alertas de socorro, cobertura e servizos. Menciónase que isto non é posible en tódolos Estados ribeiregos do planeta. As rexións de procura e rescate establecidas serán en función do transporte, do clima, da topografía e da natureza física.

### **3.5.2. Directores SAR**

Os altos cargos executivos ou autoridades estatais relativas ás organizacións de salvamento marítimo e que están alleos ás operacións, deberían recibir unha formación para adquirir conciencia dos problemas existentes nas tarefas da entidade. Estes directivos SAR deberían apoiarse na lexislación internacional relativa ás operacións de procura e rescate, deben subministrar unha boa equipa de comunicación e elaborar un plan para os programas da organización que poida ser revisado periodicamente, ca posibilidade de renovo con certa frecuencia. Tamén facilitan o apoio xurídico e económico, establecen os RCC e os RSC, coordinan as actividades non operacionais como a formación profesional e formulan políticas e procedementos relacionados co salvamento. A súa responsabilidade xeral é a de establecer, organizar, dotar de persoal, equipar e controlar o sistema de procura e rescate.

No IAMSAR coméntase que a causa frecuente do fracaso dos directores SAR é a aplicación inadecuada de pautas establecidas ou a imposibilidade de facelo todo por un mesmo, e que a clave para un bo servizo de salvamento marítimo é un bo director.

### 3.5.3. O servizo SAR

Un servizo SAR debe estar altamente preparado para calquera operación, debe realizar exercicios e prácticas periódicas, ter unha actitude preventiva e ter un sistema de mellora continua. Un Estado debe evitar toda política que prexulgue o criterio dos profesionais de salvamento marítimo para tomar a decisión de asistir nunha situación de perigo determinada. Para que un sistema SAR sexa máis forte e flexible, este ten que ser recoñecido oficialmente e apoiado polo Estado, que facilitará as funcións ao director da organización.

Dáse unha importancia ao rescate dos bens materiais, xa que se representa como un produto secundario natural á hora do salvamento de vidas que contribúe a unha relación favorable entre custos e beneficios que axuda ao servizo SAR. Isto tamén pode beneficiar á economía dos Estados, xa que darían unha publicidade de augas seguras baixo a súa xurisdición. No manual indícase que non se debe supoñer que o esforzo que ven dado para salvar vidas leva consigo outro esforzo destinado ao salvamento de materiais, mais ás veces resulta que o salvamento de bens é unha consecuencia natural do salvamento de vidas e, inclusive, ás veces o salvamento de bens é recomendable para o salvamento das vidas. A maiores se indica a imprudencia de pasar cobro aos rescatados unha vez producido o *salvataje*, xa que nalgúns casos será imposible de levar a cabo polos rescatados e, simultaneamente, vai provocar que en ocasións, as persoas que estean en perigo demoren a súa petición de auxilio.

### 3.5.4. O persoal do sistema SAR

A organización do persoal ten que cubrir os postos da entidade SAR, indicando as necesidades do persoal e, logo, contratando, seleccionando, asignando, avaliando, promovendo, retribuíndo e formando aos traballadores precisos. Identificados os postos precisos para a entidade de salvamento marítimo, deberase seleccionar as persoas máis axeitadas para cada un deles, existindo a necesidade de que o persoal estea estreitamente relacionado ca organización, cas funcións e co seu posto. Destácase que a formación do persoal é fundamental para o seu profesionalismo e para que as operacións de procura e rescate se realicen á primeira. Indícase que os traballadores dun centro de coordinación de rescate que teña poucas operacións SAR deberían dedicarse ao seu mantemento para quedar activos ante calquera situación de salvamento que puidera xurdir.

Algúns dos valores do persoal dunha organización de procura e rescate, que fomentan un compromiso co sistema deberían destacar pola:

- persistencia e tesón na súa labor de atopar e salvar ás vítimas;
- ter unha dedicación ao salvamento, dándolle máis importancia á seguridade da persoa en perigo que á seguridade persoal;
- ter unha capacidade de comunicar con comprensión, tanto información precisa nas operacións como na transmisión e captación de sentimentos e emocións con outras persoas;

- ser íntegro e honrado, ca verdade por diante; e
- ter experiencia en labores de salvamento marítimo.

No IAMSAR determínanse aos servizos voluntarios como medios de apoio, dándolle importancia para que as operacións SAR se leven a cabo co maior éxito posible.

### 3.5.5. Xestión do sistema SAR

Dispor dun sistema de xestión da seguridade fomenta a seguridade da propia organización e, tamén, axuda a coñecer os resultados conforme aos obxectivos para valorar se o plan proposto foi levado a cabo segundo se estableceu ou non. No IAMSAR estableceuse un sistema para determinar a eficacia da organización SAR en función das vidas salvadas, das vidas perdidas logo de ser notificados ou en función do valor dos bens salvados e o valor dos bens perdidos. Esta é a fórmula para determinar a Eficacia do programa para prever a perda de vidas (EPP (V))<sup>9</sup>:

$$EPP (V) = VS \div (VS + VPD) \quad (3.5.5.1.)$$

Onde:

- VS é vidas salvadas; e
- VPD, vidas perdidas despois da notificación.

Tal e como se indica no manual, o perfil dunha boa xestión ven dado por un sistema de mellora continua; por darlle máis importancia aos procesos que aos resultados; por incidir na calidade da planificación, coordinación, dirección e avaliación e; por satisfacer as necesidades da xente e grupos que participan e colaboran co propio sistema SAR. Tamén se indica como se poderían reducir os problemas de calquera organización de salvamento marítimo, referíndose á determinación da causa dun problema existente para resolvelo e, a maiores, un seguimento dos resultados que se vaian obtendo. Tamén se fala dun sistema de xestión de riscos semellante á xestión de emerxencias, onde se usan tres termos para describir a resposta a desastres naturais ou técnicos:

- Preparación (antes do suceso)
- Resposta (inmediatamente despois do suceso)
- Recuperación (volta á situación de normalidade)

Esta metodoloxía axuda a unha mellor consecución do proceso de atopar unha persoa en perigo para poñela a salvo. Estas situacións de emerxencia se levarían con máis xeito se se establece un procedemento ao caso. Refléxase moita importancia á redución do tempo de resposta ante un inminente suceso de perigo e emerxencia.

---

<sup>9</sup> As súas mencións empregaranse cas súas siglas.



### 3.5.6. Natureza do servizo SAR

O manual IAMSAR, no seu primeiro volume, determina que o servizo de procura e rescate é de carácter humanitario e de natureza apolítica, debendo prestar auxilio ante unha emerxencia sempre e cando sexa capaz.

## 4. INTERNATIONAL MARITIME RESCUE FEDERATION

O centenario da *Royal National Lifeboat Institution (RNLI)*<sup>10</sup> causou que se celebrara a primeira conferencia internacional de botes salvavidas en Londres, no ano 1924. Naquela xuntanza estaban reunidos Dinamarca, Francia, Xapón, Holanda, Noruega, España, Suecia, Estados Unidos e o propio Reino Unido. Dentro dela, houbo exposicións, mostras técnicas e propostas para a tecnoloxía da construción dos botes salvavidas, e resultou que un dirixente nipón propuxo a idea de establecer unha organización internacional enfocada ao salvamento marítimo, que se rexistrase na *League of Nations*<sup>11</sup>, que promovera a existencia de servizos de rescate marítimo e que as organizacións de salvamento existentes axudasen aos Estados ribeiregos que inda non tiñan ese servizo. Para xustificar a súa proposta, apoiouse no exemplo da *Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja*. Isto tivo boa acollida e se acordou reunirse cada 4 anos para compartir coñecementos acerca do rescate na mar, quedando fundada a *International Maritime Rescue Federation (IMRF)*, que daquela colleu o nome de *International Lifeboat Conference*.



Ilustración 4.1. Símbolo da International Maritime Rescue Federation (Fonte: obtido da páxina da IMRF)

O propósito que tiña a entidade era de transmitir coñecementos de rescate no mar entre organizacións de salvamento marítimo de diferentes Estados e permitir ideas e avances que poidan ser discutidos ou mesturados entre outros. No ano 1985, a IMO recoñeceu á IMRF como unha organización non governamental importante e necesaria

<sup>10</sup> Entidade inglesa non governamental de salvamento marítimo. A partir de aquí indicárase como RNLI.

<sup>11</sup> Organización internacional governamental de principios do s. XX equivalente ás *Naciones Unidas*.

para as operacións SAR, chegando a influír moito e participando como entidade consultora para a organización das *Naciones Unidas*.

Hoxe en día, a IMRF trata de manter a súa independencia para asegurar que o salvamento marítimo evoque tarefas humanitarias que transcendan internacionalmente as fronteiras políticas. Trata de establecer unha cooperación internacional, un intercambio de coñecementos para axudar ao avance técnico de misións SAR, fomentar a que se desenrolexen e aparezan outras organizacións de salvamento marítimo, concienciar acerca da seguridade no mar e ofrecer adestramentos para mellorar as habilidades destas tarefas. A maiores, continúa actuando como organismo consultorio da IMO (International Maritime Rescue Federation, 2011).

Esta organización indica que entre as súas misións está a de que as emerxencias de rescate marítimo se ofrezan sen ningún coste para aquelas persoas que o precisen e que non exista ningún ingreso derivado directamente de operacións de salvamento, se non que os seus presupostos económicos veñan de subvencións estatais ou de doazóns humanitarias. Unha das súas estratexias marcadas para a campaña entre o 2021 e o 2025 é a de establecer unha rede de cooperación e conexión entre organizacións voluntarias e estatais para aprender as unhas das outras sobre capacidades SAR (International Maritime Rescue Federation, 2023).

O seu sustento económico provén dos seus membros, de doazóns puntuais ou periódicas, de eventos de recadacións, de congresos ou conferencias, empresas de apoio, etc. A principios da súa existencia, estaba maioritariamente sustentada polo RNLI, que tiña os valores de manter toda a independencia que fora posible. Resultou así que, no ano 2003, rexistrouse esta organización no Reino Unido como unha entidade dedicada á caridade.

Os membros que forman parte da directiva desta federación internacional son persoas de distintas nacionalidades do mundo relacionadas con asuntos de salvamento no mar, a maiores de que existen persoas especializadas en económicas e finanzas dedicadas á recadación de fondos precisos para as súas funcións. A equipa directiva é elixida cada 4 anos durante a conferencia tetranual da IMRF. Cabe mencionar que dentro desta entidade existen parlamentarios europeos que velan pola crise migratoria existente no mar Mediterráneo, xa que a IMRF mostra interese por esta cuestión.

#### **4.1. Crisis migratoria no Mar Mediterráneo**

A cantidade de afogados no mar Mediterráneo, causado polos movementos migratorios, impulsou a creación de varias organizacións dedicadas ao rescate destas persoas, a maioría delas non gobernamentais.

Daquel xeito, e co paso do tempo, no 2017 xurdiu o *Voluntary Code of Conduct for Search and Rescue Operations undertaken by civil society Non-Governmental Organizations in the Mediterranean Sea*, que é unha guía de actuación redactada por entidades pertencentes á IMRF que establece o método de conexión e cooperación

entre os Centros Coordinadores de Salvamento Marítimo (MRCC)<sup>12</sup> da zona cos buques dedicados á tal misión. A súa intención é establecer unha mellor comunicación entre as ONGs dedicadas ao SAR neste mar e as institucións europeas, a maiores de ofrecer deste modo unha transparencia fronte ás acusacións ás ONGs de ser entidades criminais de tráfico ilegal (Human Rights at Sea, 2017).

Neste documento, a IMRF menciona a importancia que existe na necesidade de que as ONGs declaren a súa capacidade SAR ás autoridades estatais, e que teñan unha colaboración estreita con elas. Tamén menciona que as operacións descoordinadas levan a comprometer a seguridade e vidas humanas no mar, a maiores de xerar unha competencia entre organizacións que non beneficia en absoluto ao salvamento marítimo, xa que, segundo eles, o único competidor nestas situacións é o mar. O modo de actuar antes e durante estas misións debería ser compartido para establecer unha mellor coordinación e, así desfrutar dun bo diálogo entre as ONGs.

Tamén se indica a falta de colaboración da Unión Europea á hora de cumprir con convenios internacionais que foron ratificados e que velan polo rescate de calquera persoa en perigo no mar. Asemade, destácase a necesidade de que as operacións de salvamento marítimo non poden estar politizadas e, moito menos, non poden ser discriminatorias, senón que teñen que ser imparciais, neutras e que exerzan unha independencia fronte aos gobernos.

## 5. SOCIEDADES DE SALVAMENTO MARÍTIMO

A continuación, estudiaremos, do xeito máis conveniente para cada caso, distintas organizacións de salvamento dende o seu inicio até o noso presente, indicando se son membros ou non da IMRF e, en función da dispoñibilidade dos datos, calculando o seu EPP (V), entendendo que canto máis se achegue ao 1, máis efectividade no sistema SAR.

### 5.1. España

#### 5.1.1. *Sociedad Española de Salvamento de Náufragos*

A finais do século XIX, por iniciativa dun Capitán de fragata chamado Miguel Lobo, que levaba a cabo unha campaña de sensibilización, o Ministerio de Fomento en España dota de recursos ao salvamento marítimo pobremente organizado nalgunhas zonas da costa. O que se entregaron foron botes da máis avanzada tecnoloxía da época e lanzacabos. Estas ferramentas non atoparon persoas capaces e voluntarias para se usaren, debido a que non se dedicou tempo a procurar e formar tripulación específica para esta cuestión. Cabe mencionar que, a pesar da inercia de falta de voluntariado en

---

<sup>12</sup> Siglas derivadas do termo anglosaxón *Maritime Rescue Coordinator Center*, que é un RCC no ámbito marítimo. No resto do traballo virá mencionado polo seu acrónimo.

España, houbo sitios puntuais onde existían persoas decididas a participar no salvamento e en usar os medios outorgados polo Ministerio de Fomento daquela época.

Esta campaña de sensibilización xurdiu efecto no xeógrafo Martín Ferreiro, que a continuou para que se creara, no 1880, a *Sociedad Española de Salvamento de Náufragos* grazas a un certo apoio da Coroa de España. Mais por moito que aumentaban os medios, estes non eran suficientes e os voluntarios escaseaban e, a maiores, os directores da sociedade non eran os máis competentes e os sucesivos gobernos que pasaron namentres non eran moi xenerosos ca misión de rescate de náufragos.

Nas augas de Xibraltar, España chegou a construír unha caseta e proporcionar medios de salvamento co obxectivo de ter un prestixio. Isto era así xa que esa zona era compartida co salvamento británico, máis avanzado que o español.

Posteriormente, após á Guerra Civil Española (1936-1939), este órgano estatal de salvamento marítimo pasou a ser operado pola Armada de España, sen contar tampouco cos medios máis preferentes. A *Sociedad Española de Salvamento de Náufragos* estaba debilitada e o SAR español era protagonizado polo negocio dos remolques, que acudían a unha situación de perigo dependendo da contía que se podían levar. Isto non era beneficioso para a propia misión de salvamento, polo feito de que tamén podía existir a demora de solicitar auxilio para evitar que chegara unha factura non desexable. A pesares desta situación, sempre existían actos illados de salvamento voluntario (Arbex, 1991).



Ilustración 5.1.1.1. Martín Ferreiro y Peralta (Fonte: obtido da “Real Academia de la Historia”)

### 5.1.2. Cruz Roja del Mar

Logo do *Geneva Conventions on the Law of the Sea*, tívose que agardar algo máis dunha década para que no ano 1972, un despois da creación da *Cruz Roja del Mar*, a *Sociedad Española de Salvamento de Náufragos* fundírase nesta nova organización, pasando a ser a única organización SAR no Estado español, sendo financiada por voluntarios e puntuais axudas de diversas administracións.



Ilustración 5.1.2.1. Embarcación de salvamento da Cruz Roja Condesa Pardo Bazán (Elaboración propia)

A *Cruz Roja del Mar* pertence á *Cruz Roja Española*, conformada na *Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja*. Esta organización internacional fundouse por principios humanitarios destinados a ofrecer auxilio aos feridos nas guerras, aló a finais do século XIX, para que, co paso do tempo e de conflitos bélicos, evolucionase ata un punto universal, chegando a localidades en todo o mundo e permitindo a creación desta delegación en España dedicada ao rescate e auxilio de xente en perigo na mar (Cruz Roja Española, 2006).

No ano 1990, os medios de salvamento desta organización contaban con 4000 voluntarios grazas a que a o Ministerio de Defensa implantou o servizo militar acorde ao voluntariado dentro da *Cruz Roja del Mar*. Anos antes, predominaba unha escaseza de xente que se entregase de xeito altruísta. Nestes tempos, o salvamento marítimo en España contaba tamén ca participación aérea do *Servicio Aéreo de Rescate del Ejército del Aire* (Arbex, 1991).

Actualmente está vixente un convenio de colaboración ca Dirección Xeral da Mariña Mercante (DGMM)<sup>13</sup>, onde a *Cruz Roja del Mar* pasou a ser controlada de xeito financeiro por este departamento ministerial. As súas actuacións de rescate quedan limitadas, xa que dependen das ordes da DGMM, agás en casos de urxencia (Ministerio de Transporte, Turismo y Comunicaciones de España, 1991, 6 de marzo).

### 5.1.3. Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima

Ca ratificación de España do Convenio SAR, retomouse a xestión dun salvamento marítimo estatal, que entrou a ser efectivo no 1992, co Plan Nacional de Salvamento, xerando a *Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima* (SASEMAR).



Ilustración 5.1.3.1. Buque de SASEMAR Clara Campoamor (fonte: obtida da páxina web “Los Barcos de Eugenio”)

SASEMAR é unha entidade pública empresarial, pertencente ao actual Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axencia Urbana (MITMA)<sup>14</sup>, inda que algunhas características súas se regulan a través de xurisdición privada. Está rexido polo *Estatuto de Trabaxadores de España* e pola lei que regula a contratación no sector público. Os seus traballadores teñen calidade de empregados públicos, agás os que se incorporaron a través da extinta empresa privada Remolques Marítimos S.A. (REMOLMAR)<sup>15</sup>, que non teñen a mesma condición contractual que os anteriormente mencionados. A selección do persoal de SASEMAR, agás os que proviñan de REMOLMAR, é mediante valoración da súa competencia e méritos e por convocatoria pública. A entidade dispoñe dun centro propio de formación dedicado ás labores de salvamento marítimo (Ministerio de Trabajo y Economía Social, 2021, 8 de xaneiro).

<sup>13</sup> Siglas provenientes da *Dirección General de la Marina Mercante*, que é un departamento ministerial español. A partir de aquí empregárase a súa abreviatura.

<sup>14</sup> No resto do traballo usarase o seu acrónimo.

<sup>15</sup> As súas seguintes mención indícaranse como REMOLMAR.

Este organismo público está dirixido por un Consello de Administración, que está formado polo director da DGMM e por persoas denominadas polo propio MITMA. Cabe engadir que este director tamén está nomeado polo MITMA. Baixo o mandato da dirección atopamos os departamentos xurídicos e técnicos, e estes últimos se dividen en dirección de operacións, de recursos humanos e de formación (Ministerio de Fomento de España, 2011, 20 de outubro).

A financiación desta organización é a través dos presupostos estatais, ingresos que se poidan xerar grazas á súa actividade e calquera outra subvención ou doazón que puidera existir. Respecto ao premio xerado nun rescate, os administradores públicos que supervisen e dirixan a operación de salvamento non terán dereito a el, mais cando dean ordes referentes á acción e estas resultasen con éxito no rescate, o premio xerado irá directamente ás arcas públicas, con posibilidade de que se poida destinar parte ás labores do salvamento marítimo. Noutro caso, a retribución xerada se repartirá segundo o convenio colectivo vixente, que neste caso correspóndelle un 15% do valor neto dos servizos prestados á tripulación e, o resto, ao armador (Jefatura del Estado de España, 2014. 25 de xullo).

O plan de futuro de SASEMAR céntrase no loita contra a contaminación mariña, a conservación do medio ambiente, o avance das súas capacidades fundadas en tecnoloxía innovadora e perfeccionar a coordinación entre todas as partes implicadas no salvamento marítimo (Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, 2021). A EEP (V) desta entidade no ano 2022 é de 0.983 (Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana, 2022).

Non é membro da IMRF (International Maritime Rescue Federation, 2023).

#### 5.1.4. Open Arms

É unha organización non governamental, fundada no 2015, que se dedica ao salvamento marítimo no mar Mediterráneo de persoas en perigo derivadas da migración dos seus países de orixe. A maiores, procuran darlle voz propia aos rescatados



Ilustración 5.1.4.1. Tripulantes de Open Arms (fonte: obtida da páxina web de "Radio La Primerísima")

e facer ver as inxustizas que acontecen respecto a este tema, elaborando campañas para sensibilizar á xente e tratar de acadar un mundo máis xusto e igualitario. Contan cunha equipa de psicoloxía en terra para tratar de dar soporte emocional e alixear os traumas que poden sufrir os rescatados (Open Arms, 2023).

O seu soporte económico ven maioritariamente de particulares individuais ou empresariais, sendo un 20% axudas de administracións locais ou estatais.

Durante a guerra de Ucraína colaboraron ca asociación *Solidaire*<sup>16</sup> para coordinar voos dos refuxiados da guerra a lugares seguros. A maiores, ten un programa chamado *Origen*, que trata de ofrecer autonomía, capacidades de adquirir libre información e pensamento críticos ás comunidades e países onde se orixina a emigración.

Non se atopou información algunha respecto á forma de dirección da entidade *Open Arms* nin de datos para estimar a súa EPP (V).

Pertence á IMRF, da cal recibiu un premio pola súa labor nas labores de procura e rescate (International Maritime Rescue Federation, 2023).

## 5.2. Francia

### 5.2.1. *Société Nationale de Sauvetage en Mer*

Para falar desta organización hai que mencionar a *Société Centrale de Sauvetage des Naufrages* e a *Société des Hospitaliers Sauveteurs Bretons*, xa que foron as predecesoras da actual entidade francesa de salvamento. A primeira fúndase no 1865



Ilustración 5.2.1.1. Adestramento da SNSM (Fonte: obtido da páxina web municipal de Plouguerneau)

---

<sup>16</sup> Organización, dirixida polo piloto Enrique Piñeyro, dedicada a ofrecer voos en avións por causas humanitarias.



baixo un decreto imperial, sendo de carácter público e ficando baixo o mandato dun almirante. A segunda foi creada no 1873 por motivos humanitarios, ofrecendo axuda e auxilio aos que o precisaban no mar, chegando a ser unha organización impulsada pola poboación. É salientable mencionar que antes, no ano 1825, grazas á inspiración do pulo británico polo salvamento marítimo, xurdiron varios grupos de rescate en distintas poboacións litorais francesas.

Pasado o tempo, no 1967, estas dúas entidades unen as súas forzas para formar a *Société Nationale de Sauvetage en Mer* (SNSM), sendo presidida por almirantes. No 1970, por decreto estatal, pasa a ser unha organización pública.

Actualmente, a presidencia da SNSM ven dada pola elección que deciden os membros do consello de administración, cun mandato de 6 anos renovable. O consello de administración está composto por 28 persoas, entre as cales 21 son por elección democrática entre os membros e 7 designados directamente entre os ministerios franceses participantes no salvamento marítimo (SNSM - Les sauveteurs en mer, 2023). A maiores, fórmase un comité directivo que emana do consello de administración para ser apoiado e asesorado por comités dedicados exclusivamente a tarefas orgánicas (como a tesourería, os asuntos xurídicos, a valoración de riscos ou requirimentos médicos no salvamento entre outros) e a tarefas técnicas (como a seguridade, a xestión da flota e as infraestruturas ou a formación).

O persoal está composto maioritariamente por voluntarios e un diminuído número de persoas contratadas. A propia entidade dispoñe de varios centros de formación.

A financiación desta organización ven principalmente de doazóns de entidades privadas e individuais. A maiores teñen certas subvencións estatais (PKF Arsilon Commissariat aux Comptes, 2021).

Para mencionar, a política de Estado referente aos asuntos SAR en Francia comeza co *Secrétaire général de la Mer*, que se coordina co ministerio de defensa, co departamento estatal de asuntos marítimos, co de seguridade civil e co de xendarmería. O ministro do mar promove e delega accións en altos cargos para que se encarguen de dirixir os *Centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage* (CROSS), que teñen a misión de coordinar as operacións de procura e rescate existentes e, se é preciso, activar as unidades marítimas ou aéreas dispoñibles, entre as que se atopan as da SNSM.

A SNSM ten como plan de futuro a mellora da súa flota, o incremento da formación dos voluntarios e traballadores e incrementar os valores democráticos dentro da dirección organizativa. A EPP (V) desta organización pódese entender que é 1 porque non indica vidas perdidas no seu reporte anual do último ano (Emmanuel de Oliveira, 2022).

É membro da IMRF (International Maritime Rescue Federation, 2023).

### 5.2.2. SOS Méditerranée

Organización civil europea non governamental fundada no 2015 por un capitán da mariña mercante e unha coordinadora de labores humanitarias a causa da crisis migratoria no mar Mediterráneo. Comezaron cunha campaña de recadación nese mesmo ano e conseguiron os seus obxectivos con axuda voluntaria. A entidade ten presenza, ademais de en Francia, en Alemaña, Italia e Suíza, e cada un destes países conta cunha organización autónoma. A maiores do salvamento marítimo, unha das súas misións céntrase en dar voz aos emigrantes que se atopan en perigo no Mediterráneo.



Ilustración 5.2.2.1. SOS Méditerranée en operacións (Fonte: obtido da páxina web de SOS Méditerranée)

Tiveron problemas co barco que tiñan fretado por presións do goberno italiano, xa que, o Estado do pavillón que enarboraban (Panamá) solicitou a retirada de bandeira. A maiores, Italia demandou ao buque fretado por *SOS Méditerranée*, situación que provocou que a ONG decidira finalizar o contrato de fretamento e atopar outro navío. Deste xeito, o navío que actualmente operan é fretado pola ONG *Médicos Sin Fronteras*, que colabora con *SOS Méditerranée*. Anos despois sufriron unha retención do seu buque por 5 meses no sur de Italia por atoparen incidencias operativas a bordo. Logo de ser liberado, varias asociacións voluntarias e comunitarias involucráronse nesta organización (SOS Mediterranean, 2023).

A súa financiación é maioritariamente a través de doazóns individuais, de entidades privadas ou doutras ONGs. O 10% dos seus ingresos proveñen de entidades oficiais. Na actualidade teñen un acordo ca *Federación Internacional de la Cruz Roja y Media Luna Roja* para ofrecer asistencia aos rescatados cando recalen en terra.

A asociación francesa está dirixida polo consello de administración, composta por 9 membros. O consello vela porque se cumpran as decisións tomadas nas asembleas xerais que se convocan. Na vida desta organización, os seus dirixentes foron e son persoas relacionadas co mar: capitáns da mariña mercante e un armador, en varias etapas (SOS Mediterranean ASSOCIATION CIVILE EUROPÉENNE, 2022).

É membro da IMRF, da cal recibiron un recoñecemento pola contribución excepcional da súa equipa ás operacións de procura e rescate no mar no ano 2022 (International Maritime Rescue Federation, 2023).

A súa última EPP (V) reportada, contando tódalas mortes no mar Mediterráneo e que nada máis que dispoñen dun navío para a zona das augas italianas e libanesas onde operan, é de 0.58 (SOS Mediterranean ASSOCIATION CIVILE EUROPÉENNE, 2022).

### 5.3. Reino Unido

#### 5.3.1. *Royal National Lifeboat Institution*

A pesar de que no Reino Unido houbo sucesivas construcións de botes destinados a salvar vidas, non foi ata o 1824, cando William Hillary (un home con inquietudes filantrópicas e fillo dun armador) redactou un manifesto dirixido á armada británica, cuxa intención viña indicando a creación dunha entidade destinada ao salvamento de náufragos. Esta teima debeuse a que presenciou numerosos naufraxios nas costas inglesas, mais a súa proposta foi rexeitada. Salientar que neste manifesto indicaba que debería existir un premio acorde ás persoas que arriscaron a súa vida por salvar outras.



*Ilustración 5.3.1.1. William Hillary, fundador do RNLI (fonte: obtido da páxina web do RNLI)*

Sen embargo, este home continuou ca súa proposta e conseguiu o apoio de diferentes empresarios, políticos, banqueiros e militares, entre outros, que colaboraron na idea, chegando a convocar unha reunión para acordar e firmar un manifesto de fundación da entidade. Nesta fundación establecéronse as doazóns e subscricións anuais que se poderían facer. Despois deste acontecemento, á organización formada outorgóuselle a etiqueta de real por parte do Rei de Inglaterra daquela época (Royal National Lifeboat Institution, 2023).

Esta organización promovía recadacións a pé de rúa que serían destinadas ás viúvas e aos nenos orfos que tiñan relación con voluntarios do RNLI. Estes eventos realizaríanse con certa frecuencia e rematarían por ser unha base sólida da entidade, establecéndose como valores asociados á caridade e ao voluntariado.

A independencia co goberno que tiña o RNLI resultou efectiva á hora de conflitos políticos e nacionais, xa que seguiu funcionando tal e como o viña facendo na 1ª e 2ª Guerra Mundial. Asemade, isto observouse ca independencia de Irlanda, que dende a

fundación da organización de salvamento marítimo pertencía ao Reino Unido, mais trala separación e a soberanía irlandesa, as entidades gobernamentais que se dedicaban ao rescate de náufragos deixaron a súa labor nos territorios irlandeses, mais a RNLI mantivo as súas bases e os seus voluntarios nestas terras. En 1926, publicouse un artigo no *“The Lifeboat Journal”* onde se pode ler:

*“Este traballo en Irlanda non foi afectado polos cambios políticos e polo establecemento do Estado Libre Irlandés e a súa condición soberana. No expreso desexo do Goberno da Institución atópase a continuidade de manter o servizo no Estado Libre e no Norte de Irlanda.”*

Existía un sistema de entrega de premios e medallas para os rescatadores que participaban en operacións de salvamento, dependendo do seu esforzo realizado e da súa valentía e heroísmo.

No ano 1995 creouse a *Sea Safety Officer*, na que, por idea da RNLI, xuntouse unha serie de organizacións que tiñan que ver ca seguridade marítima. Isto viña motivado polo principio de colaborar e unir forzas que xa estaban funcionando no mesmo campo, e tratar de primar a prevención e non a curación. As organizacións que participaron neste plan de seguridade no mar son a *HM Coastguard*, a *Royal Yatching Association* e a *Royal Life Safing Society* entre outras (Royal National Lifeboat Institution, 2023).

Dentro da institución chegouse crear unha formación dedicada a emerxencias que tiñan que ver con derrames de ríos en pobos ou cidades e, a maiores, a partir do ano 2000 se formou outra institución que se dedica ao salvamento nas praias, actuando como socorristas para os bañistas en perigo, informando acerca de como prever accidentes e ofrecer seguridade dentro do goce da mar. No 2004 creou unha institución de ensino dedicada a mellorar, ampliar e consolidar os coñecementos acerca do salvamento marítimo. Para esta misión se construíu un edificio especialmente centrado para a instrución dos voluntarios do RNLI.

A organización conta cun estaleiro propio onde se constrúen, manteñen e reparan as embarcacións salvavidas da RNLI. Como resultado hai unha gran variedade de botes salvavidas para operacións SAR no litoral inglés e irlandés.

De xeito salientable, mencionar que existe un monumento dedicado ás persoas que perderon a súa vida tentando salvar a outras persoas en perigo no mar.

A súa directiva está formada principalmente por profesionais das finanzas e algunhas persoas do sector marítimo. Non se atopou información pública acerca do sistema de elección da súa equipa directiva.

O seu funcionamento é a base de voluntarios, e a súa financiación consiste en cartos ingresados que proveñen de doazóns, a pesares de que ingresan cartos a raíz doutros xeitos como museos propios ou derivados (Janet Cooper, 2021). Teñen unha estrutura comunitaria e con equipas locais; e priman a independencia e a condición de estar alleos a calquera goberno central, mais sen descartar algunha relación estatal sempre e cando non queden sometidos a ela. A isto hai que engadir que tratan de mellorar tecnicamente en dispositivos, equipas e adestramentos enfocados no

salvamento marítimo, co obxectivo, a maiores, de que os voluntarios e persoal fagan a súa labor do mellor xeito posible.

Esta é unha extracción dos documentos pertencentes ao RNLI (Arbex, 1991), onde se observa a valoración e predisposición do voluntariado cara a misión do salvamento marítimo:

*“As tripulacións voluntarias das lanchas salvavidas destácanse pola súa dedicación, o seu valor e a súa elevada eficacia. Fanse á mar para salvar vidas humanas e non dubidan en entregar as horas do seu tempo libre para manterse adestrados. O coñecemento que teñen das condicións locais da costa é vital para o traballo do rescate na mar. O voluntariado é o máis eficaz medio para ofrecer unha resposta ás imprevisibles demandas do rescate marítimo. Estas tripulacións están orgullosas do seu carácter voluntario e ao saberse sostidas por unha organización independente...”*

*... Os mesmos tripulantes sábense arroupados pola súa comunidade local, polas súas propias familias, ao tempo que reciben a consideración da poboación a causa da súa entrega e sacrificio precisos para soportar o duro servizo nunha lancha salvavidas. O Comité de Dirección do RNLI e os especialistas dos subcomités están integrados igualmente por voluntarios, persoas distinguidas que entregan á institución o beneficio dos seus coñecementos en numerosos campos: deseño de buques, construción naval, comunicacións, electrónica, coidados médicos, inversións financeiras, relacións públicas e procura de apoio económico..”*

De feito, o RNLI considera que a financiación do Estado non é nin precisa nin desexada, ofrecendo máis embate ás palabras anteriores.

Na súa estratexia para seguir cos seus obxectivos vese incluído o coidado dos voluntarios e traballadores da organización (Stuart Popham, 2019).

Nunha situación de perigo, a RNLI non coordina as operacións de procura e rescate, se non que queda ás ordes da *HM Coastguard* ou da policía británica para actuar fronte a situación de perigo existente.

É recoñecida como unha das organizacións mundiais máis lonxevas do salvamento marítimo. Defínense como a caridade do mar, e establece os seus valores no coraxe, na transmisión de confianza, na entrega e na solidariedade. Danlle importancia a manter a tradición e resaltar a historia que levan camiñada. A existencia desta organización e a súa función na historia levou a que fora recoñecida e rexistrada na memoria británica da UNESCO. A RNLI é membro da IMRF (International Maritime Rescue Federation, 2023).

A EEP (V) desta entidade poderíase entender como 1, xa que no seu reporte do último ano non se ve indicado ningún rexistro de vidas perdidas trala notificación de perigo (Mark Dowie, 2022).

### 5.3.2. *His Majesty's Coastguard*

Coñecida tamén como a *HM Coastguard*, fundouse no 1822 como un organismo para frear a entrada de tabaco de contrabando, sendo unha ferramenta estatal para poder darlle protección ao tesouro público. En pouco tempo pasou a formar parte da reserva da armada británica e, na 1ª como na 2ª Guerra Mundial, participou colaborando cos militares ingleses (Maritime & Coastguard Agency, 2023).

A partir do 1995 involucrouse no *Sea Safety Officer* xunto a RNLI e outros organismos, xerando unha cooperación no salvamento marítimo. Actualmente pertence ao *Maritime & Coastguard Agency*<sup>17</sup>, sendo o organismo estatal encargado de establecer e coordinar todas as operacións de salvamento marítimo que poidan xurdir. Mencionar que o Ministerio de Transportes é o que elixe ao director da *Maritime & Coastguard Agency* e que a actual directora da *HM Coastguard* pertencía a este departamento estatal dende o ano 2000 (Maritime & Coastguard Agency, 2017). Parte da súa financiación provén das taxas estatais estipuladas para algúns dos servizos que ofrece.



Ilustración 5.3.2.1. Adestramento da HM Coastguard (fonte: obtido da páxina web da "HM Coastguard")

Esta entidade, ao mesmo tempo de encargarse de operacións SAR, céntrase na protección, prevención e loita contra a contaminación mariña, na conservación das especies mariñas máis vulnerables, no rexistro de partes atopadas de buques afundidos, rexistro de EPIRBs e outras funcións derivadas da seguridade marítima. As unidades aéreas de salvamento son xestionadas e levadas a cabo polo *HM Coastguard*.

O persoal desta organización está formado por asalariados, pero tamén conta cun certo número de voluntarios adestrados para as operacións, coñecidos como os *Coastal Rescue Officers*. O *Maritime & Coastguard Agency* ofrece a posibilidade de que

---

<sup>17</sup> Departamento do Ministerio de transportes do Reino Unido.

calquera propietario cun bote de rescate que cumpra ca regulamentación exigida para tal fin, poida ofrecer a súa embarcación voluntariamente para operacións SAR.

A EEP (V) desta entidade poderíase entender como 1, xa que no seu reporte do último ano non se ve indicado ningún rexistro de vidas perdidas trala notificación de perigo (Maritime & Coastguard Agency, 2021).

Esta entidade é membro da IMRF (International Maritime Rescue Federation, 2023).

## 5.4. Portugal

### 5.4.1. Instituto de Socorros a Náufragos

Esta entidade comezou no 1838 sendo unha organización privada e benéfica, conformada por voluntarios, e sempre baixo a égida da Armada Portuguesa. Co paso do tempo, no 1892 estatalizouse debido á falta de medios e persoal.



Ilustración 5.4.1.1. Logo do ISN (fonte: obtido da páxina web da Armada Portuguesa)

É destacable que case a metade do apoio capital proviña dunha regulación estatal, que lle permitía estar provista de equipa propia e avanzada en referencia ao salvamento. Isto débese a un real decreto que impoñía a todas as organizacións relacionadas co mar, como compañías de armadores, cofrarías de pescadores, industrias do marisco, e, inclusive, restaurantes, bares, hoteis e balnearios preto da costa, a investir parte dos seus ingresos ao Instituto de Socorro de Náufragos (ISN) (Arbex, 1991).

Na actualidade, este organismo está dirixido molo *Ministério de Defesa Nacional de Portugal*, seguindo a actuar como unha organización estatal na que participa a armada do país. A súa dirección está composta por persoas nomeadas polas forzas armadas, pertencentes ao propio *Ministério de Defesa Nacional*, e por representantes do *Ministro das Obras Públicas, Transporte e Comunicações*, do *Ministro de Saúde* e do *Ministro do Mar*. A esta directiva pódese incorporar a algún especialista na materia por intereses puntuais ou por ser de boa consideración para as tarefas de salvamento. Cando o presidente da dirección sexa un funcionario público, este non vai ter dereito a

unha retribución a maiores pola labor directiva da organización SAR (Ministério de Defensa Nacional de Portugal, 1994, 22 de xaneiro).

A maioría do persoal son traballadores, mais ven de ofrecer a finais do 2022 a posibilidade de que calquera persoa se ofrezca como voluntario para as labores de rescate no mar, e esta será encadrada segundo a súa experiencia, formación e capacidades, dando a oportunidade de ofrecer unha formación específica para a misión que fora levar a cabo o voluntario. Esta medida coñécese como o proxecto pilo de “Cego de Maio”, nome en honor a José Rodrigues Maio, salvador voluntario de náufragos no século XIX (Instituto de Socorro a Náufragos, 2002).

Non se atopou ningún reporte anual para coñecer máis acerca da súa financiación, nin para calcular a súa EPP (V).

É membro da IMRF (International Maritime Rescue Federation, 2023).

## 5.5. Alemaña

### 5.5.1. *Sea-Watch*

É unha organización sen ánimo de lucro fundada por unha familia alemá a finais do 2014 polos motivos da crise humanitaria a causa da emigración a través do mar Mediterráneo.

Esta composta maioritariamente por voluntarios e a súa economía é a base de doazóns non oficiais nin estatais (Sea-Watch, 2023).

Incitan que os estados europeos permitan unha vía legal e segura como canle migratorio para aquelas persoas que estean fuxindo de Estados onde os seus dereitos humanos non estean en perigo.

Ten unha coordinación interna ca equipa aérea de procura e rescate marítima.

Non se atopou un reporte anual e non se pode calcular a EPP (V). É membro da IMRF (International Maritime Rescue Federation, 2023).



*Ilustración 5.5.1.1. Un dos buques de Sea-Watch (fonte: páxina web de “Sea-Watch”)*



## 5.6. Estados Unidos de América

### 5.6.1. *United States Coast Guard*

No ano 1790, realizouse un congreso estatal e se decretou a formación desta organización con motivo de controlar todo o tráfico mercantil que entraba por vía marítima. Co paso do tempo foi medrando en medios e responsabilidades asumidas, nas que se incluían as operacións de salvamento marítimo.

Actualmente é un dos 5 servizos militares do país, sendo unha axencia estatal dependente do goberno central estadounidense. Esta dedícase, a maiores de tarefas SAR, á protección do medio ambiente mariño, axudas ao tráfico marítimo, defensa dos límites fronteirizos do país e seguridade dos recursos enerxéticos marítimos. En tempos de paz forman parte do *Department of Homeland Security*, que é unha dependencia ministerial de carácter civil, namentres que en tempos de guerra, do *Navy Department*, que é unha dependencia de perfil militar (U.S. Department of Homeland Security, 2023).



Ilustración 5.6.1.1. Tripulantes da USCG uniformados (fonte: páxina web da “United States Coast Guard”)

A *United States Coast Guard*(USCG) está composta por militares e por traballadores civís. Dentro desta entidade atopamos a *United States Coast Guard Auxiliary*, que é unha organización non militar dirixida polo comandante da USCG, ca función de asistir á organización militar nas tarefas que requira o comandante. Calquera persoa con nacionalidade estadounidense e propietaria dunha embarcación que cumpra con requisitos salvavidas poderá introducirse na *USCG Auxiliary*. Salvo algúns casos excepcionais, os membros da *USCG Auxiliary* non se consideran empregados estatais, e polo tanto teñen calidade de voluntarios. Hai un programa para aumentar os militares na organización que consiste en que cada militar ten a posibilidade de permitirse 30 días

para trasladarse a calquera lugar que considere, a coste da *United States Coast Guard*, para promocionar e tratar de recrutar a novos membros para a organización.

A súa organización directiva está composta por unha comandante principal, un vicecomandante e un capitán xefe. Por baixo deles se atopan os distritos atlánticos, pacíficos e os departamentos dedicados ao apoio de misións, ao de operacións e ao de reportes. O comandante e vicecomandante son elixidos a decisión do presidente dos Estados Unidos, co consentimento do senado estatal, para que cumpran os seus mandatos en 4 anos (Federal Government of United States, 1949).

Ten unha sección dedicada a velar polos dereitos civís dos traballadores da organización, especialmente centrada na ausencia de discriminación de ningún tipo. Existe outra sección que se dedica á seguridade e saúde dos traballadores, e outra que se centra en asistencia legal aos xuristas da entidade. Amosan importancia polo coidado familiar dos traballadores da entidade. Dispoñen de medios para promocionar e compartir a historia e valores da entidade a través de museos ou eventos patrióticos. Existe un programa que tenta ligar a organización cas cidades, co obxectivo de facela máis comunitaria. Isto prodúcese a través das familias dos traballadores da *United States Coast Guard*, chegando inclusive a designar certas cidades como “*Coast Guard City*”.

Os 5 pilares que tentan amosar son: a construción de carácter e valores; aprendizaxe sobre o goberno e a historia de operacións militares ata o día de hoxe; preparación para unha carreira triunfal; honrar á comunidade e ao país; e aprendizaxe sobre liderarse a un mesmo e a outros, ser positivo e un membro produtivo no grupo.

A súa financiación ven dada por presupostos estatais e taxas aplicábeis por algúns dos seus servizos ofrecidos. Cos datos que aparecen no seu reporte anual non se pode calcular o EPP (V), mais eles mesmos indican unha porcentaxe de 83.3% na que se representa a cantidade de persoas que foron salvadas cando estaban en perigo en augas estadounidenses (Department of Homeland Security, 2023).

É membro da IMRF (International Maritime Rescue Federation, 2023).

## 5.7. Canadá

### 5.7.3. *Canadian Coast Guard*



Ilustración 5.7.3.1. Buque da *Canadian Coast Guard* (fonte: páxina web da “*Canadian Coast Guard*”)

No ano 1868 creouse o *Department of Marine and Fisheries*<sup>18</sup> con varias misións marítimas, entre elas, as operacións SAR; e no 1962, a iniciativa deste departamento estatal, formouse a *Canadian Coast Guard*. Actualmente, dedícase a ofrecer axudas á navegación, protección do medio ambiente mariño, rompe xeos, tráfico e comunicacións marítimas, SAR, etc (Government of Canada, 2023).

Dispoñen dunha universidade que forma aos oficiais que posteriormente traballarán nesta organización estatal, converténdose en asalariados. Teñen unha sección de voluntariado para ampliar os seus recursos, e esta leva por nome a *Canadian Coast Guard Auxiliary*. Ademais, teñen un programa de voluntariado para ofrecer botes salvavidas e prestar axuda nas operacións de salvamento marítimo nas comunidades indíxenas orixinarias do actual territorio canadense.

O ministro de *Fishing & Oceans*<sup>19</sup> é o responsable da *Canadian Coast Guard*, e polo tanto é o encargado de designar ás persoas que el decida para a coordinación das operacións de procura e rescate (Minister of Justice of Canada, 2001). Estas persoas designadas son os comisionados para as tarefas, construcións e material de buques e para o persoal; e a maiores hai subcomisionados divididos por varias zonas das augas territoriais canadenses (Minister of Justice of Canada, 1996).

A súa financiación é a base de presupostos estatais e por certos servizos ofrecidos a outras entidades. A consecución dos seus obxectivos SAR segundo os seus estándares acada o 99% de éxito para o último ano, pero non se atoparon os datos precisos para o cálculo da EPP (V) (Joyce Murray, 2022).

É membro da IMRF (International Maritime Rescue Federation, 2023).

#### **5.7.4. Royal Canadian Marine Search And Rescue**

Organización creada no 1978 por un grupo de mariños voluntarios que se concentrou no oeste do país, no Océano Pacífico. Os seus valores salientan o voluntariado, a seguridade, o profesionalismo, a conexión ca comunidade e a confianza que poidan ofrecer.



Ilustración 5.7.4.1. Voluntarios da Royal Canadian Marine SAR (fonte: obtido da páxina web da RCMSAR)

<sup>18</sup> Entidade ministerial do goberno canadense.

<sup>19</sup> Ministerio canadense dedicado aos asuntos marítimos.

Actualmente está composta maioritariamente por voluntarios e participa nas labores de procura e rescate existentes na rexión SAR pertencente ás augas canadenses da provincia de Columbia Británica. A equipa directiva da entidade está formada principalmente por especialistas en leis, economía e finanzas (The Royal Canadian Marine Search and Rescue Inc., 2023).

Colaboran e teñen o apoio das comunidades de Columbia Británica, gobernos provinciais e federais, indíxenas, industria e outras axencias. A súa financiación provén maioritariamente de subvencións gobernamentais. A *Canadian Coast Guard* é a que avisa a RCMSAR para que auxilie ou se encargue das operacións encomendadas de salvamento marítimo.

A EEP (V) desta entidade semella ser 1 porque no seu último reporte non indican vidas perdidas (Gouglas & K Burton, 2020).

É membro da IMRF (International Maritime Rescue Federation, 2023).

## 5.8. Australia

### 5.8.1. *National Search And Rescue Council*

É a organización estatal encargada de coordinar as operacións de salvamento marítimo en Australia dende o 1999, a pesar de que xa no 1976 houbera medios SAR estatais. Depende da *Australian Maritime Safety Authority*, un departamento pertencente ao *Minister for Infrastructure, Transport, Regional Development, Communications and the Arts* do goberno australiano.

O ministro selecciona ao seu criterio a equipa directiva do departamento marítimo australiano, que se divide en 5 seccións das cales son responsables persoas electas polo gabinete do departamento. Unha destas seccións é a de resposta, encargada da *National Search And Rescue Council (NATSAR Council)* (Australian Government, 2023).



Ilustración 5.8.1.1. Mariñeiros da NATSAR Council manobrando (fonte: obtido da páxina web da "NATSAR Council")

Esta entidade pública fíxose formal cun acordo intergubernamental entre os Estados australianos para as operacións de procura e rescate, e poderá coordinar todas as organizacións de voluntarios dedicadas ao salvamento marítimo que estean dispoñibles no territorio correspondente.

No seu plan de futuro atopamos unha importancia por mellorar en prevención, facilitar unha efectiva coordinación e representar a comunidade SAR de todo o país. Non se atoparon os datos suficientes para determinar a súa EPP (V) nin a súa financiación, inda que este último asunto pódese entender que é a base de presupostos estatais (National Search And Rescue Council, 2022).

Ten un departamento relacionado que é membro da IMRF (International Maritime Rescue Federation, 2023).

### 5.8.2. Volunteer Marine Rescue Western Australia

Organismo que comezou orixinarse no 1973 ca existencia de varios grupos illados dedicados ao rescate marítimo voluntario. Co aumento de número de grupos voluntarios, esta entidade pasou a mans estatais, para que no 2002 se oficializase como unha organización dependente do *Fire and Emergency Services Authority*<sup>20</sup>. Actualmente está composta por 37 grupos voluntarios.



Ilustración 5.8.2.1. Logo da Volunteer Western Australia Rescue (fonte: obtida da páxina web da "Volunteer Western Australia Rescue")

A súa estrutura está composta por un comité principal formado por comandantes, secretarios, tesoureiros, etc. Á súa vez, estes están subdivididos en comités rexionais. A labor directiva está principalmente enfocada a coordinarse cas autoridades estatais nas operacións de salvamento marítimo (Volunteer Marine Rescue Western Australia, 2023).

<sup>20</sup> Ministerio australiano.

A pesares de ter un sistema de doazón, a gran parte da súa recadación provén dos departamentos e ministerios gobernamentais e dalgunhas empresas. Non se atoparon reportes para calcular o EEP (V).

Non é membro da IMRF (International Maritime Rescue Federation, 2023).

## 5.9. Xapón

### 5.9.1. *Japan Coast Guard*

Establecida no 1948, é un organismo pertencente ao *Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism* do goberno xaponés. Esta entidade, a maiores de dedicarse a operacións de procura e rescate marítimo, exerce funcións de seguridade e protección respecto a contaminación mariña, investigacións de diversos crimes, exploracións científicas do mar, etc.

Esta institución está dirixida por un comandante que é apoiado por dous vicecomandantes. Baixo o seu poder ten os diferentes comités, tanto principais como rexionais, e as escolas e centros de formación. Os comités divídense por administrativos, tecnolóxicos e de equipa, de SAR e protección, de hidrografía e oceanografía, de tráfico e de inspección (Japan Coast Guard, 2023).

Nas operacións de salvamento marítimo, a *Japan Coast Guard* coordínase con outras organizacións privadas que se dedican a esta labor, sempre e cando sexa preciso. Unha desas organizacións é a *Marine Rescue Japan*, que se trata dunha entidade voluntaria formada no 1889.



Ilustración 5.9.1.1. Tripulantes da *Japan Coast Guard* (fonte: obtido da páxina web da “*Japan Coast Guard*”)

Desta entidade non se atopou información suficiente para coñecer a súa financiación, nin para saber o método de elección dos seus dirixentes nin para o cálculo da EEP (V).

Ten un departamento superior que é membro da IMRF (International Maritime Rescue Federation, 2023).

## 5.10. India

### 5.10.1. Indian Coast Guard

A partir dos anos 1960 xurdiron inquietudes en India pola formación dun grupo que ofrecera seguridade e protección no mar, especialmente centrados no tráfico ilegal e nos recursos enerxéticos que se extraían das augas de xurisdición india. Daquel xeito, o primeiro ministro do Estado fundou no 1978 a *Indian Coast Guard*, que ía pertencer ao ministerio de defensa do goberno .

Actualmente sigue sendo unha organización estatal que, simultaneamente, realiza operacións de salvamento marítimo, tarefas de protección do medio ambiente mariño, ofrece servizos contra o contrabando, seguridade ás terminais petrolleiras baixo a súa propiedade, protección aos pescadores e investigacións hidrográficas ou oceanográficas (Indian Coast Guard, Ministry of Defense, 2023).

A súa organización ven dada por un director xeral, un vicedirector e varios comandantes distribuídos en función da rexión de costa que lles corresponda. Cada un deles está elixido directamente polo goberno central do Estado de India (Ministry of Defence of India, 1978).



Ilustración 5.10.1.1. Logo da Indian Coast Guard (fonte: obtido da páxina web da "Indian Coast Guard")

Esta organización non indica datos suficientes no seu último reporte anual e, daquela, non se pode calcular a súa EPP (V).

Non é membro da IMRF (International Maritime Rescue Federation, 2023).

## 5.11. Chile

### 5.11.1. DIRECTEMAR (*Dirección General del Territorio Marítimo y de la Marina Mercante*)

Pola influencia española, Chile desenrolou lexislacións de navegación durante o século XVIII, mais non foi ata o século seguinte cando se foron declarando máis intencións de velar pola seguridade dos navíos do seu litoral, sendo encargado de tal misión o *Ministerio de Guerra y Marina*.

Na actualidade, dentro deste ministerio atopamos a *Dirección General del Territorio Marítimo y de la Marina Mercante* (DIRECTEMAR), que forma parte da Armada de Chile e, é o organismo militar que se encarga de xestionar e coordinar todas as tarefas de salvamento marítimo que suceden nas súas áreas SAR, preservar o medio ambiente mariño e exercer de policía marítima (Armada de Chile, 2023).



Ilustración 5.11.1.1. Funcionarios de DIRECTEMAR (fonte: obtido de “Noticias Navales de la Armada de Chile”)

A súa estrutura ven dada por un director xeral de DIRECTEMAR, que terá ás súas ordes a tres directores dedicados á protección do medio ambiente mariño, á hidrografía e oceanografía e á seguridade e operacións marítimas. O director terá que ser un almirante ou capitán de navío en activo, e estará baixo o mando, operativo e militar, do Comandante Xefe da Armada de Chile, agás en asuntos da mariña mercante como a seguridade da vida humana no mar, na que terá autonomía. Non se atopou ningún método de elección da directiva (Ministerio de Hacienda de Chile, 1953).

A EPP (V) desta organización é de 0.958 segundo os datos do seu último reporte anual (Huber Vio, 2023).

Non é membro da IMRF (International Maritime Rescue Federation, 2023).



## 5.12. Sudáfrica

### 5.12.1. National Sea Rescue Institute

Esta organización naceu no 1967, cando unha profesora sudafricana, que fora rescatada no canle da mancha pola *Royal National Lifeboat Institution*, impulsou unha campaña para a creación dun grupo parecido ao voluntariado británico. Este pulo da chamada Patti Prince foi ben acollido pola *Society of Master Mariners of South Africa*<sup>21</sup>, que creou a que é a actual organización, que daquelas se chamaba *South African In shore Rescue Service*.



Ilustración 5.12.1.1. Voluntarios da NSRI (fonte: obtido da páxina “National Sea Rescue Institute”)

A súa estrutura directiva parte dos voluntarios, os cales elixen un goberno executivo que se ramifica en varios comités especializados en diversas tarefas organizativas. Existe unha sección de auditoría para comprobar que os obxectivos marcados pola dirección sexan cumpridos acorde ao que estableceu. As persoas que forman parte desta cúpula son voluntarios da entidade, directores executivos en económicas e finanzas e profesionais no ámbito marítimo, sanitario e de rescate (National Sea Rescue Institute, 2023).

O persoal desta organización está formado maioritariamente por voluntarios, inda que hai algún asalariado. A súa estratexia é moi parecida á do RNLI, centrada na formación e adestramento do voluntariado, na melloría de unidades de salvamento, en campañas de sensibilización e recadación, etc.

Os ingresos desta organización veñen maioritariamente das doazóns e de campañas de recadación. Os doantes poden ser persoas individuais ou compañías de todo tipo. Chegan a recibir cartos de subvencións estatais. A EPP (V) desta entidade é de 1 segundo os datos recollidos do seu último reporte anual (National Sea Rescue Institute, 2023).

É membro da IMRF (International Maritime Rescue Federation, 2023).

---

<sup>21</sup> Asociación de mariños mercantes sudafricanos.

### **5.12.2. South African Search And Rescue Organization**

Organización estatal que xurdiu no 1958 de mans do Departamento de Transporte do goberno sudafricano. É a que se encarga de coordinar as operacións de procura e rescate na rexión correspondente ao país sudafricano e, daquela, colabora con outras entidades privadas e voluntarias como é a NSRI (Department of Transport of South Africa, 2023).

A súa estrutura está formada por un comité executivo, marítimo e aeronáutico. O propio director xeral do ministerio de transporte sudafricano elixe aos encargados do comité executivo, marítimo e aeronáutico (The Presidency of Republic of South Africa, 2002).

Non se atoparon datos suficientes para coñecer a súa financiación nin se atopou reporte anual para poder calcular a EPP (V). É membro da IMRF (International Maritime Rescue Federation, 2023).

## **6. SENSO DE PERTENZA E COMPROMISO ORGANIZACIONAL**

Antes de facer conclusións e discernir diferenzas entre os sistemas SAR mostrados, imos indagar sobre a vinculación existente entre os membros dunha organización e a propia entidade: o senso de pertenza e o compromiso organizacional.

Para que un grupo ou unha organización que está formada por varias persoas funcione o mellor posible, o factor de sentirse parte e ser consciente de pertencer ao mesmo é bastante significativo. Esta característica, coñecida como senso de pertenza, determina en certo modo a enerxía que inflúe na actitude positiva do individuo ou colectivo para enfocala no seu entorno, que non é outra cousa que o labor que se leva a cabo na organización. Deste xeito, pódese establecer un vínculo afectivo entre o individuo e o grupo, que pode resultar nun enfoque do beneficio común antes que persoal, respecto da realización das labores encomendadas, identificándose cas metas e obxectivos da organización. Asemade, pódese observar unha maior vontade, entrega e creatividade para que as tarefas que se fagan obteñan o máis óptimo resultado posible (Martínez Pérez, Caraballo Ramos, Pérez Cedeño, & del Valle Marcano Molano, 2014).

Promover este sentimento depende de varios factores, algúns que a organización pode alterar, e outros que foxen do control da empresa e nos que non se pode influír.

O vínculo afectivo é determinante para o compromiso ca organización á que se pertenza, que pode xurdir cando o persoal traballador se sinta tratado dun xeito xusto. Diferéncianse os compromisos normativo e de continuidade, no que o primeiro se refire á obriga moral de manter relación ca organización por unhas normas sociais ou un contrato psicolóxico, e o segundo por unha relación temporal extensa que fai valorar o que se ten e non procurar unha alternativa.

## 6.2. Factores influentes no compromiso ca organización

Tanto o compromiso afectivo, como o normativo como o de continuidade, dependen de varios factores para que xurdan, e en función dun ou doutro, causará un tipo de enlace membro-grupo ou outro. A continuación mencionaremos uns dos máis salientábeis (Coronado-Guzmán, Valdivia-Velasco, Aguilera-Dávila, & Alvarado-Carrillo, 2020):

A formación (compromiso de continuidade) que poida obter ou dispoñer o traballador é importante á hora de establecer un compromiso ca empresa, así como as súas habilidades emocionais e como desenrola o seu coñecemento. O *mentoring*<sup>22</sup> é un método que beneficia á persoa a aumentar as súas capacidades dentro da organización, e así establecer un vínculo máis sólido. De tódolos xeitos, este aumento de habilidades e coñecementos tamén pode afectar negativamente ao compromiso, xa que pode xerar que o traballador procure mellores opcións fora da propia organización onde está.

A satisfacción polo traballo (compromiso afectivo) é determinante para un bo compromiso, e isto incorre nas condicións laborais que experimenta a xente traballadora. Ao mesmo tempo, a satisfacción pola vida (compromiso afectivo) é destacable, xa que o benestar emocional e o desenrolo do potencial humano de cada persoa repercute na actitude positiva do propio individuo. Daquela, ambas satisfaccións, laborais e extra laborais, interactúan e xogan un papel principal na relación traballador-organización. O benestar psicolóxico (compromiso afectivo) do membro da organización é a calidade de saúde mental óptima para xestionar, dominar e expresar as súas emocións. O clima (compromiso afectivo) existente na organización tamén ven de influír no benestar dos traballadores para que se sintan comprometidos.

A figura do líder (compromiso normativo) tamén é destacable para fomentar unha boa sensación de pertenza e compromiso ca organización. Se este exerce ben a súa función, os membros do grupo sentiranse apoiados pola organización e farán o seu traballo o mellor que poidan.

A confianza (compromiso normativo) que pode transmitir a organización tamén é un causante que xera bo vínculo. Esta confianza baséase na seguridade en varios aspectos que poida ofrecer o grupo aos seus membros.

A promoción do persoal (compromiso normativo) é outro factor salientable no compromiso a nivel organizativo, xa que un sistema de recompensa e mellora laboral debida a bos labores realizados, fomenta aos traballadores a establecer un nexo máis forte ca empresa. Esta cuestión ten que se levar a cabo dun bo xeito para non xerar unha competitividade daniña entre os membros do grupo, evitando que afecte negativamente á organización e a relación cos seus traballadores.

A cultura de organizacións (compromiso afectivo, normativo e de continuidade) existente na zona onde esta se desenrola é determinante á hora de establecer os valores predominantes, tanto na organización como nos membros. Acostúmase a relacionar o

---

<sup>22</sup> Proceso de transmisión de valores emocionais, cognitivos e sociais entre mentor e aprendiz.

compromiso ca sintonía da cultura existente, ao mesmo tempo que a falta de compromiso co desfase cultural. Este é un dos factores máis salientábeis.

Os enganos ou desacordos que se puideran producir por parte da empresa, chegan a xerar nos membros un malestar que afecta seriamente ao compromiso ca organización. O grupo pode exercer un oportunismo (compromiso afectivo, normativo e de continuidade) co trato aos traballadores, causando confusión e certa distorsión da realidade. A dependencia (compromiso normativo) da organización á cal pertenza un membro vai xerar un compromiso que ás veces chega a ser duradeiro.

A autonomía (compromiso afectivo e de continuidade) que se lle poida outorgar aos membros da organización é outro dos causantes de comprometerse en bo grado co grupo. A asignación de tarefas, a proporción de certo poder sobre elas e as responsabilidades outorgadas serán froito dun senso de pertenza maior ca empresa, sempre e cando este poder adquirido non supere os límites das capacidades dos traballadores.

Cabe destacar que de todas estas características que inflúen no compromiso ca organización, as afectivas son as máis predominantes, seguidas das normativas.

### 6.3. Consecuencias

Se se establecen unhas medidas que fomenten e consigan un bo enlace entre os membros e o grupo, orixínanse unha serie de consecuencias que acostuman ser beneficiosas. Imos comentar algunhas delas (Coronado-Guzmán, Valdivia-Velasco, Aguilera-Dávila, & Alvarado-Carrillo, 2020):

Pódese xerar unha maior implicación do traballador, enfocándose menos na retribución que poida obter e acentuando as súas labores cara os obxectivos da empresa. Isto pódese coñecer como *engagement*, que se considera como un aspecto positivo no traballo.

Pode xurdir a cidadanía organizacional, que xera un clima de benestar nos aspectos menos fundamentais dentro das tarefas do traballo da organización, provocando un beneficio ás labores primordiais da entidade. O desempeño co que se realizan as tarefas tamén é un resultado do bo nexo traballador-empresario, que contaxia ao resto de traballadores e favorece ao clima da organización.

Pode existir unha tendencia cara á orientación ao aprendizaxe, que fomenta un aumento dos coñecementos que se poidan transmitir entre os propios traballadores da empresa, algo que beneficia ao incremento creativo e divulgativo, implicando unha evolución. Sen embargo, a innovación pode non ser moi consistente cun compromiso ca organización, xa que, inda que a intención de desempeñar ben a súa labor xera que o traballador teña tendencia a crear, o medo de mudar algo que estaba a funcionar ben podería impedir esa posible creatividade.

Ao mesmo tempo, a permanencia na empresa é unha consecuencia do compromiso, xa que provocaría unha maior estancia do traballador no grupo, a pesar

de que pode xerar noutros casos unha posibilidade de abandonar a empresa por poder ter unha formación que lle capacite traballar en outras organizacións.

A intelixencia emocional tamén se ve afectada de dúas maneiras: por unha banda, o compromiso normativo permite un mellor soporte de situacións que causen estrés no traballo, namentres que un compromiso afectivo non permite unha óptima intelixencia emocional. Isto inflúe no manexo do estrés, que tamén se ve afectado polo tipo de traballo que se realiza na organización, xa que unhas labores repetitivas e aburridas xera un baixo compromiso e un rexeitamento ás actividades que requiren esforzos emocionais; namentres que unhas labores activas fomentan unha maior implicación e control das emocións, xa que resultan máis entretidas e resultan nun maior compromiso ca empresa.

## 7. CONCLUSIÓNS

Dentro do campo psicolóxico, a orixe prosocial do salvamento marítimo é interesante de analizar para coñecer, valorar e determinar porque no pasado, no presente e no futuro as persoas realizaron, realizan e realizarán esas accións, e con que esencia poden ser máis enriquecedoras para a persoa á cal van dirixidas que, en certo modo, dependen da persoa que se está entregando. Na entidade, alumear e equilibrar esta actitude chega a ser vital para o rescate de vidas humanas, e aquí entra en xogo o que se reflexou respecto do compromiso organizacional e de senso de pertenza. Tendo as labores SAR un compoñente bastante emocional, a xestión destas pulsións xoga un papel moi importante e, daquela, é de destacar que é posible que un maior compromiso afectivo, que se supón que é maior no caso do voluntariado, poida levar a unha volatilidade emocional en situacións de procura e rescate; e que un compromiso normativo, máis propio dunha organización empresarial estatal ou privada, facilita a xestión impulsiva destas operacións tan delicadas.

Do mesmo xeito, este factor emocional podería non ser tan influente debido a que o traballo de salvamento no mar é activo e require unha actitude de boa xestión, algo que fomenta o compromiso e, en consecuencia, un maior esforzo para controlar estas situacións de estrés. A maiores, apoiándonos na recomendación do IAMSAR, que indica que os traballadores con poucas tarefas de procura e rescate deberían dedicarse ao seu mantemento, pódese alumear a necesidade de que os tripulantes estean activos para calquera situación real que puidese existir.

Por outra banda, púidose ver a importancia de crear un bo clima dentro da organización, de establecer un trato xusto á tripulación, de implantar métodos de formación e promoción e adecuarse á cultura existente na zona xeográfica onde se forme e desenrole a sociedade de salvamento. Isto favorece que o compromiso dos tripulantes ca entidade sexa óptimo e os obxectivos de rescate sexan igual de importantes para o ben común. Se existe un oportunismo debido a un organismo que causa enganos e desacordos, pode producirse malestar nos traballadores e, ante esta situación, as capacidades resolutivas dos traballadores ante conflitos emocionais-laborais serán claves tanto para os traballadores como para a entidade. Porén, haberá

persoas que se poden comprometer dun xeito forzado, xerando unha dependencia que non sempre será beneficiosa; outras que poden tratar de conversar e convir algún acordo ca entidade á cal pertencen; e outras que poden romper directamente as relacións ca organización. Esta importancia ao compromiso e ao senso de pertenza dos membros ca entidade é reforzado lembrando o manual IAMSAR, onde se indica a necesidade de que o persoal se identifique co sistema SAR, cas funcións e co seu posto.

Neste manual, lense os requisitos para o persoal traballador da entidade SAR, mais non se mostra ningún requisito para a directiva destas organizacións. Isto resulta destacable porque no IAMSAR se recollen importantes e amplas labores para os directivos, que exigen que estas persoas sexan competentes e que estean ben metidas na materia de procura e rescate. Respecto das organizacións analizadas, observouse que os altos cargos en grupos alleos ao Estado son elixidos, na súa maioría, por principios de sufraxio, namentres que nas entidades estatais soen estar designados por decreto gubernamental a decisión política. Isto pode chegar a amosar que cando as sociedades de salvamento están organizadas polo Estado, a súa directiva poderá ser máis ou menos competente en función da funcionalidade do goberno, do sistema do país ou da sintonía entre a política e o tecnicismo profesional. É dicir, é importante a organización dun país para ver como queda reflexado nas entidades que crea; e simultaneamente, a cultura da sociedade do país é influente á hora de determinar un modelo de Estado, inda que hai veces que os poderes estatais están moi afastados da representación da poboación. Cabe destacar que, en contraste cas ONGs, os sistemas SAR estatais son os que máis reflexan a forma de establecer a súa directiva a nivel público, aspecto que pode indicar unha maior fiabilidade a causa da transparencia que ofrecen.

Dentro das directivas das organizacións estatais, vimos que o ISN de Portugal e o SNSM de Francia teñen una directiva máis heteroxénea e cooperativa que SASEMAR en España ou que as diversas gardacostas, onde se ve unha maior homoxeneidade. Ao mesmo tempo, a SNSM ten unha cúpula directiva máis democrática que outras, xa que a maioría dos seus membros do consello de administración son elixidos polos propios integrantes da organización. En DIRECTEMAR de Chile non se indica ningún método de elección dos directivos, pero polo menos se indican certos requisitos que deben cumprir, algo que pode asegurar un certo grado de competencia nas súas áreas.

A recomendación de que cada Estado teña que organizar o seu sistema SAR pode alumear un aumento en melloras funcionais e financeiras. O manual reflexa a posibilidade de outorgar a responsabilidade de SC a outra entidade que non sexa estatal, e isto amosa a oportunidade de que organizacións alleas ao Estado poidan dirixir o sistema SAR, podendo existir máis destreza nos altos cargos. Tamén se ve unha recomendación de que o sistema SAR sexa recoñecido e apoiado polo Estado, amosando que unha colaboración entre ambos é fundamental. En referencia a isto, grazas á convención SAR, na que se fai moi salientable a intención de formar unha rede internacional de procura e salvamento, pódese entender que a cooperación global referente á procura e rescate é máis organizada e colaboradora, algo imprescindible á hora de salvar vidas.

As indicacións de que o servizo SAR é de carácter humanitario e de natureza apolítica, de non discriminar a ninguén á hora do salvamento marítimo e os valores da IMRF, son determinantes para que as organizacións de procura e rescate non se vexan

influídas por decisións governamentais e, inclusive, manter certa distancia con elas. Isto non impide que exista unha colaboración precisa, mais pode amosar que as organizacións voluntarias ben estruturadas son as máis idóneas para levar a cabo estas tarefas, porque se observou que desenrolan máis independencia, compromiso e autonomía que aquelas que tiñan relación estreita cas políticas governamentais, a maiores de amosar unha verdadeira vontade ca misión que estableceron como obxectivo, sen ser distraídos ou prexudicados polo ámbito político. Viuse co RNLI, que continuou cas súas labores trala independencia de Irlanda e durante as últimas grandes guerras mundiais naquela época, e ca existencia de diversas ONGs no Mar Mediterráneo dedicadas ao salvamento marítimo.

Calquera cambio no eixo político vai mudar distintas situacións ao respecto, e se observou en España, cos cambios de goberno, ca Guerra Civil Española, ca posguerra..., onde xurdiron moitas alteracións nas sociedades de salvamento marítimo; viuse no Reino Unido, ca participación da *HM Coastguard* cos militares durante conflitos bélicos; e reflexouse nos Estados Unidos, onde a USCG cambia de departamento estatal dependendo se hai guerra ou non. É de destacar que, durante a posguerra española, a organización de salvamento marítimo non cumpría a súa labor ata que apareceu a *Cruz Roja del Mar*, allea ao Estado, cun propósito solidario e formada por voluntarios. Salientar tamén que os problemas de despacho de buques que sufriu *SOS Méditerranée* poden chegar indicar que, inda que formes unha entidade allea ao Estado, o propio Estado vai ter o poder de decisión sobre a súa xurisdición, de modo que unha entidade voluntaria non poderá cumprir todos os seus obxectivos sen o permiso do Estado co que lle toque ter colaboración. Isto ven demostrado, a maiores, ca dependencia das organizacións voluntarias (como a *Cruz Roja del Mar*, o RNLI, RCMSAR de Canadá ou a NSRI de Sudáfrica) a que os Estados coordinen as operacións SAR.

O feito de ter unha recadación suficiente para as súas labores e poder prescindir de subvencións estatais (ou incluso nin recibilas), pode ofrecer máis independencia, e nas organizacións alleas ao Estado é onde máis se ven sistemas de doazóns. Asemade, a orixe desas doazóns reflexa a característica da organización, que pode ser máis comunitaria e voluntaria ou máis empresarial e filantrópica. O financiamento da RCMSAR, da *Cruz Roja del Mar* ou da *Volunteer Marine Rescue Western Australia* por parte do Estado, pode amosar que a sensación comunitaria que pretenden reflexar non vai adquirir a súa pureza pola intervención estatal e por non existir unha participación de doadores ampla.

O IAMSAR e a IMRF avogan por non pasar cobro aos rescatados, diferindo ca *International Convention on Salvage* de 1989. O feito de establecer un premio por un rescate con éxito é razoable na medida dos costes que implica unha destas accións, mais tamén pode indicar un negocio ao redor dunha labor orixinalmente humanitaria. A existencia dunha posible remuneración ou pago, respecto a salvador e a salvado, podería implicar nunha demora da petición de axuda, en non solicitala ou en non aceptala por non querer desembolsar diñeiro. Podería ser máis óptimo ofrecer o dereito ao salvado de poder recompensar ao seu salvador, sempre á súa libre elección, extinguindo a obriga e xurdindo a vontade, podendo resultar así nunha rede máis colaboradora e humana e menos competitiva e remunerada. A lóxica perda de capital ao realizar as operacións de xeito efectivo e non estar seguro de recibir compensación, pódese equilibrar cunha previsión estimada da financiación da entidade de salvamento.

É interesante apuntar ao respecto, que a directiva do RNLI está formada por unha boa parte de persoas especializadas en económicas e finanzas, que chegaron a exercer cargos importantes en multinacionais, ofrecendo deste xeito ao entendemento, que o ingreso de cartos suficientes para o seu mantemento ven da xestión deste perfil de directivos.

Tanto en ONGs como en organizacións estatais, existe un programa de voluntariado, algo que reflexa certa participación directa da poboación dun país na sociedade de salvamento marítimo. A existencia e participación de voluntarios xunto a asalariados pode motivar a estes últimos a facer as súas tarefas con máis pulo, xa que ao ver canda eles persoas que colaboran desinteresadamente pode xerar un contaxio e unha maior enerxía. Pola outra banda, pode xurdir un entorpecemento por parte dos voluntarios se estes non teñen a formación ou profesionalidade axeitada, algo que podería evitarse con adestramentos e ensinos específicos.

O tipo de organizacións denominadas gardacostas (en Estados Unidos, Xapón, Chile, India, Canadá ou Reino Unido) amplían a súa labor cara outros aspectos como é a oceanografía, o sistema de aduanas, labores de balizamento, control da pesca, loita contra a contaminación e a vixía de fronteiras marítimas. Isto pode chegar a ser un aforro e unha boa dinámica por xuntar varias operacións nun mesmo organismo, mais tamén pode xerar unha sobrecarga de traballo que pode derivar nunha imposibilidade de non asistir tódalas necesidades competentemente.

Noutro aspecto, semella que os gardacostas canadenses son unha organización estatal bastante comunitaria, xa que conta con voluntarios, presta axuda e mostra respecto ás poboacións indíxenas existentes no seu litoral. Os gardacostas estadounidenses tamén amosan trazos semellantes, xa que as diversas seccións que estableceu poden reflexar un maior interese por un bo clima dentro da organización e polo benestar das familias dos traballadores e militares. Sen embargo, a misión histórica orixinal dalgunhas destas organizacións difire dos seus obxectivos actuais, algo que pode indicar que houbo unha actualización a favor da profesión ou un cambio por intereses políticos. Pola contra, en entidades como *Open Arms*, *SOS Mediterrane*, *Sea-Watch*, NSRI ou o RNLI, si que existe unha sintonía entre as características fundacionais históricas e as inquietudes humanitarias actuais, algo que pode ofrecer certa fiabilidade por manter uns valores e actitudes ao longo da súa historia.

Após estas conclusións, onde se observaron vantaxes e desvantaxes entre diferentes sociedades de salvamento marítimo, e se viu o enlace dos valores orixenarios do salvamento cos tempos presentes en algunhas organizacións, mencionar que sería interesante que existise a iniciativa, por parte dalgún Estado, de outorgar o poder de coordinacións sobre as augas estatais en mans dunha entidade voluntaria e, daquel xeito, comprobar os resultados que acontecerían. A maiores, continuar investigando outros modelos diferentes de sistemas SAR, que non puideron ser analizados neste traballo, sería de axuda para aportar novos coñecementos e afianzar ou poñer en dúbida outros amosados aquí.



## 8. BIBLIOGRAFÍA E REFERENCIAS

1. Académie Française. (2001, 21 de marzo). *Dictionnaire de l'Académie française*. Fayard.
2. Anders, V. (23 de Febreiro de 2023). *Etimologías de Chile*. Obtido de Etimologías de Chile, dispoñible no atallo: <http://etimologias.dechile.net/> con último acceso no 01 de setembro de 2023.
3. Antonio Pena, X., López, C., Ferreiro, M. I., Pampín, M. d., Hermida, X. A., & Pena, X. A. (2004, maio). *Gran Dicionario Cumio da Lingua Galega*. Vigo: Edicións do Cumio, S.A.
4. Arbeláez, M. A. (25 de Xullo de 2022). *La Mente es Maravillosa*. Obtido de Mentoring, ¿qué es y cuáles son sus beneficios?, dispoñible no atallo: <https://lamenteesmaravillosa.com/mentoring-que-es-y-cuales-son-sus-beneficios/> con último acceso no 04 de Abril de 2023.
5. Arbex, J. C. (1991). *Salvamento en la mar. La evolución del salvamento marítimo en España*. Madrid: Secretaría General Técnica.
6. Arbex, J. C. (2008). *El salvamento marítimo en España. 15 años de historia*. Madrid: Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima.
7. Armada de Chile. (2023). *Dirección General del Territorio Marítimo y de la Marina Mercante*. Dispoñible no atallo: <https://www.directemar.cl/> con último acceso no 28 de Abril de 2023.
8. Assembleia da República. (1998, 3 de novembro). *Lei n.o 71/98 Bases do enquadramento jurídico do voluntariado*. Diário da República. [Dispoñible en PDF].
9. Assesment, C. U. (1999). *Cambridge University Press*. Obtido de Cambridge Dictionary. Dispoñible no atallo: <https://dictionary.cambridge.org/> con último acceso no 14 de Marzo de 2023.
10. Australian Government. (2023). *Australian Maritime Safety Authority*. Dispoñible no atallo: <https://www.amsa.gov.au/> con último acceso no 21 de Abril de 2023.
11. Autoridade Marítima Nacional. (2023). *Cego de Maio*. Obtido de Autoridade Marítima, dispoñible no atallo: <https://www.amn.pt/AMN/cego-do-maio/Paginas/default.aspx> con último acceso no 19 de Marzo de 2023.
12. Cherry, K. (2022). What Is Altruism? *Verywell Mind*.
13. Coronado-Guzmán, G., Valdivia-Velasco, M., Aguilera-Dávila, A., & Alvarado-Carrillo, A. (2020). Compromiso Organizacional: Antecedentes y Consecuencias. *Conciencia Tecnológica*. [Dispoñible en PDF].

14. Cruz Roja Española. (2006). *Cruz Roja Española*. Obtido de Historia de la Cruz Roja y la Media Luna Roja, disponible no atallo: <https://www2.cruzroja.es/historia> con último acceso no 25 de Marzo de 2023.
15. Department of Homeland Security. (2023). *U.S. Department of Homeland Security. FY 2022-2024 Annual Performance Report*. Department of Homeland Security. [Disponible en PDF].
16. Department of Transport of South Africa. (2023). *South African Search and Rescue Organisation (SASAR)*. Disponible no atallo: <https://www.transport.gov.za/web/search-and-rescue/about-us> con último acceso no 20 de Abril de 2023.
17. Emmanuel de Oliveira. (2022). *LES SAUVETEURS EN MER. RAPPORT ANNUEL 2021*. SNSM. [Disponible en PDF].
18. Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja. (s.d.). *Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja*. Obtido de Nuestra historia y archivos, disponible no atallo: <https://www.ifrc.org/es/quienes-somos/sobre-ifrc/nuestra-historia-y-archivos> con último acceso no 25 de Marzo de 2023.
19. Federal Government of United States. (1949). *TITLE 14—COAST GUARD*. U.S. Government Publishing Office. [Disponible en PDF].
20. Gouglas, C., & K Burton, K. (2020). *2019 Anual Report. RCMSAR*. RCMSAR. [Disponible en PDF].
21. Government of Canada. (2023). *Canadian Coast Guard*. Disponible no atallo: <https://www.ccg-gcc.gc.ca/index-eng.html> con último acceso no 20 de Abril de 2023.
22. Harper, D. (2001). Obtido de Online Etymology Dictionary, disponible no atallo: <https://www.etymonline.com/> con último acceso no 14 de Marzo de 2023.
23. Harper, D. (05 de Decembro de 2021). *Online Etymology Dictionary*. Obtido de Salvage (n), disponible no atallo: [https://www.etymonline.com/word/salvage#etymonline\\_v\\_22654](https://www.etymonline.com/word/salvage#etymonline_v_22654) con último acceso no 29 de Marzo de 2023.
24. Huber Vio, C. (2023). *Boletín estadístico marítimo*. Armada de Chile. Directemar. [Disponible en PDF].
25. Human Rights at Sea. (2017). *Voluntary Code of Conduct for Search and Rescue Operations undertaken by civil society Non-Governmental Organisations in the Mediterranean Sea*. Human Rights at Sea. [Disponible en PDF].
26. IMO. (1958). *Convención sobre la Alta Mar*. Ginebra: Boletín Oficial del Estado. [Disponible en PDF].

27. IMO. (1974). *International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974*. International Maritime Organization. [Dispoñible en PDF].
28. IMO. (1979). *International Convention on Maritime Search & Rescue, 1979*. International Maritime Organization. [Dispoñible en PDF].
29. IMO. (1982). *United Nations Convention on the Law of the Sea*. The Law of the Sea. [Dispoñible en PDF].
30. IMO. (1996, 14 de xullo). *International Convention on Salvage, 1989*. International Maritime Organization. [Dispoñible en PDF].
31. IMO. (1999). *International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual*. International Maritime Organization. [Dispoñible en PDF].
32. Indian Coast Guard, Ministry of Defense. (2023). *Indian Coast Guard*. Dispoñible no atallo: <https://indiancoastguard.gov.in/content/index.aspx> con último acceso no 26 de Abril de 2023.
33. Instituto de Socorro a Náufragos. (2002). *História e Heráldica*. Obtido de Autoridade Marítima Nacional, dispoñible no atallo: <https://www.amn.pt/ISN/Paginas/Historia.aspx> con último acceso no 15 de Marzo de 2023.
34. International Maritime Rescue Federation. (2011). *Articles of Association*. IMRF. [Dispoñible en PDF].
35. International Maritime Rescue Federation. (2023). *International Maritime Rescue Federation*. Dispoñible no atallo: <https://www.international-maritime-rescue.org/> con último acceso no 23 de Abril de 2023.
36. Janet Cooper. (2021). *RNLI Annual report and accounts 2022*. RNLI. [Dispoñible en PDF].
37. Japan Coast Guard. (2023). *Japan Coast Guard*. Obtido de Japan Coast Guard, dispoñible no atallo: [https://www.kaiho.mlit.go.jp/e/index\\_e.html](https://www.kaiho.mlit.go.jp/e/index_e.html) con último acceso no 19 de Abril de 2023.
38. Jefatura de Estado de España. (2015, 14 de outubro). *Ley 45/2015 de Voluntariado*. Boletín Oficial del Estado. [Dispoñible en PDF].
39. Jefatura del Estado de España. (2003, 27 de novembro). *Ley 47/2003 General Presupuestaria*. Boletín Oficial del Estado. [Dispoñible en PDF].
40. Jefatura del Estado de España. (2014, 25 de xullo). *Ley 14/2014 de Navegación Marítima*. Boletín Oficial del Estado. [Dispoñible en PDF].
41. Joyce Murray. (2022). *Departmental Results Report 2021–22*. Fisheries and Oceans. [Dispoñible en PDF].
42. Macía, L. C. (1995). *Diccionario Xerais de Sinónimos*. Edicións Xerais de Galicia.

43. Maritime & Coastguard Agency. (2017). *Strategic United Kingdom Search and Rescue. UKSAR. Overview of Search & Rescue in The United Kingdom of Great Britian and Northern Ireland*. UKSAR. [Disponible en PDF].
44. Maritime & Coastguard Agency. (2021). *Maritime & Coastguard Agency. Annual Report and Accounts*. HH Associates Ltd. [Disponible en PDF].
45. Maritime & Coastguard Agency. (2023). *HM Coastguard*. Disponible no atallo: <https://hmcoastguard.uk/> con último acceso no 17 de Abril de 2023.
46. Mark Dowie. (2022). *RNLI OPERATIONAL STATISTICS REPORT 2021*. RNLI. [Disponible en PDF].
47. Martínez Pérez, L., Caraballo Ramos, Á. M., Pérez Cedeño, A. M., & del Valle Marcano Molano, C. (2014). Sentido de pertenencia e inclusión social, desde las expectativas de los estudiantes de nuevo ingreso en la UDO Anaco. *SABER. Revista Multidisciplinaria del Consejo de Investigación de la Universidad de Oriente*.
48. Minister of Justice of Canada. (1996). *Oceans Act*. Canada Gazette. [Disponible en PDF].
49. Minister of Justice of Canada. (2001). *Canada Shipping Act*. Canada Gazette. [Disponible en PDF].
50. Ministerio de Defensa de España. (1979). *REAL DECRETO 696/1979, de 21 de marzo, por el que se regula la prestación del Servicio Militar en las Secciones Navales de la Cruz, Roja del Mar como nueva rama del Voluntariado Normal*. Boletín Oficial del Estado. [Disponible en PDF].
51. Ministerio de Defensa Nacional de Chile. (2021). *DIRECTIVA DE LA COMANDANCIA EN JEFE DE LA ARMADA ORD, N° 12600/287*. Diario Oficial de la República de Chile. [Disponible en PDF].
52. Ministério de Defesa Nacional de Portugal. (1994, 22 de xaneiro). *Decreto-Lei nº 15/94*. Diário da República. [Disponible en PDF].
53. Ministerio de Fomento de España. (2011, 20 de outubro). *Real Decreto Legislativo 2/2011. Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante*. Boletín Oficial del Estado. [Disponible en PDF].
54. Ministerio de Hacienda de Chile. (1953). *Decreto con Fuerza de Ley 292 APRUEBA LA LEY ORGANICA DE LA DIRECCION GENERAL DEL TERRITORIO MARÍTIMO Y DE MARINA MERCANTE*. Diario Oficial de la República de Chile. [Disponible en PDF].
55. Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas de España. (2012, 24 de marzo). *Orden HAP/583/2012 Plan de reestructuración y racionalización del sector público empresarial y fundacional estatal*. Boletín Oficial del Estado. [Disponible en PDF].

56. Ministerio de Política Territorial y Función Pública. (2020, 9 de xullo). *Real Decreto 645/2020 de estructura orgánica básica del Ministerio de Transportes, Movilidad y. Boletín Oficial del Estado.* [Dispoñible en PDF].
57. Ministerio de Trabajo e Inmigración de España. (2008, 17 de abril). *XIII Convenio colectivo de flota de Remolques Marítimos, Sociedad Anónima.* Boletín Oficial del Estado. [Dispoñible en PDF].
58. Ministerio de Trabajo y Economía Social. (2021, 8 de xaneiro). *I Convenio colectivo del Personal de Flota de la Entidad Pública Empresarial Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima.* Boletín Oficial del Estado. [Dispoñible en PDF].
59. Ministerio de Trabalho, Solidariedade e Segurança Social. (2018, 31 de xullo). *Portaria n.º 389/2018.* Diário da República. [Dispoñible en PDF]].
60. Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana. (2022). *Informe anual 2021. Salvamento Marítimo. Un mar de vidas.* Gobierno de España. [Dispoñible en PDF].
61. Ministerio de Transporte, Turismo y Comunicaciones de España. (1991, 6 de marzo). *Real Decreto 264/1991 cooperación de la Cruz Roja Española a otras Entidades públicas o privadas en materia de salvamento marítimo.* Boletín Oficial del Estado. [Dispoñible en PDF].
62. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agencia Urbana. (2023). *Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima.* Dispoñible no atallo: <http://www.salvamentomaritimo.es/> con último acceso no 26 de Abril de 2023.
63. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. (2021). *Plan Nacional de Servicios Especiales de Salvamento, de la vida humana en el mar y la lucha contra la contaminación del medio marino SASEMAR.* Gobierno de España. [Dispoñible en PDF].
64. Ministry of Defence of India. (1978). *Coast Guard Act, 1978.* The Gazette of India. [Dispoñible en PDF].
65. National Sea Rescue Institute. (2022). *Integrated Annual Report 2021.* NSRI. [Dispoñible en PDF].
66. National Sea Rescue Institute. (2023). *National Sea Rescue Institute.* Dispoñible no atallo: <https://www.nsri.org.za/> con último acceso no 20 de Abril de 2023.
67. National Search And Rescue Council. (2022). *Forty-sixth meeting of the Australian National Search and Rescue Council.* Australian National Search and Rescue Council. [Dispoñible en PDF].
68. Open Arms. (2023). *Open Arms.* Dispoñible no atallo: <https://www.openarms.es/es> con último acceso no 03 de Maio de 2023.

69. PKF Arsilon Commissariat aux Comptes. (2021). *SNSM. Rapport du commissaire aux comptes sur les comptes annuels*. PKF Arsilon Commissariat aux Comptes. [Dispoñible en PDF].
70. Real Academia Española. (2014). *Diccionario de la lengua española (23ª edición)*. Madrid: Espasa libros.
71. Royal National Lifeboat Institution. (2023). *Royal National Lifeboat Institution*. Obtido de About us, dispoñible no atallo: <https://rnli.org/about-us> con último acceso no 10 de Abril de 2023.
72. Rubio, N. M. (28 de Setembro de 2020). *Psicología y mente*. Obtido de Sentido de pertenencia: qué es y cómo influye en nuestro comportamiento, dispoñible no atallo: <https://psicologiymente.com/social/sentido-pertenencia> con último acceso no 29 de Marzo de 2023.
73. Sea-Watch. (2023). *Sea-Watch*. Dispoñible no atallo: <https://sea-watch.org/en/> con último acceso no 03 de Maio de 2023.
74. Seccombe, T. (2021 de Xuño de 2021). *Oxford Dictionary of National Biography*. Obtido de Hillary, Sir William, first baronet, dispoñible no atallo: <https://www.oxforddnb.com/display/10.1093/ref:odnb/9780198614128.001.0001/odnb-9780198614128-e-13319> con último acceso no 10 de Abril de 2023.
75. Sisco, M., & Weber, E. (2019). Examining charitable giving in real-world online donations. *Nature communications*.
76. SNSM - Les sauveteurs en mer. (2023). *SNSM - Les sauveteurs en mer*. Dispoñible no atallo: <https://www.snsm.org/> con último acceso no 17 de Abril de 2023.
77. Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima. (20 de Decembro de 2019). *Revista Informar, Salvamento Marítimo y Cruz Roja, una historia de corazón*. Obtido de Salvamento Marítimo, dispoñible no atallo: <http://www.salvamentomaritimo.es/salvamento-maritimo-y-cruz-roja-una-historia-de-corazon> con último acceso no 21 de Marzo de 2023.
78. SOS Mediterranee. (2023). *SOS Mediterranee*. Dispoñible no atallo: <https://en.sosmediterranee.org/> con último acceso no 03 de Maio de 2023.
79. SOS Mediterranee ASSOCIATION CIVILE EUROPÉENNE. (2022). *2021 ACTIVITY REPORT OVERVIEW SOS MEDITERRANEE FRANCE*. SOS Mediterranee. [Dispoñible en PDF].
80. SOS Mediterranee ASSOCIATION CIVILE EUROPÉENNE. (2022). *Rapport d'activité 2021 SOS MEDITERRANEE France*. SOS Mediterranee. [Dispoñible en PDF].
81. Stuart Popham. (2019). *Our watch. RNLI Strategic intent 2020-2024*. RNLI. [Dispoñible en PDF].

82. Tanaka, M. (1990). "Normanton Incident". In *The Comprehensive National History Reference Series Editorial Committee*. Yoshikawa Kobunkan.
83. The Presidency of Republic of South Africa. (2002). *No. 44 of 2002: South African Maritime*. Government Gazette. [Dispoñible en PDF].
84. The Royal Canadian Marine Search and Rescue Inc. (2023). *Royal Canadian Marine Search and Rescue*. Dispoñible no atallo: <https://rcmsar.com/> con último acceso no 20 de Abril de 2023.
85. U.S. Department of Homeland Security. (2023). *United States Coast Guard*. Dispoñible no atallo: <https://www.uscg.mil/> con último acceso no 28 de Abril de 2023.
86. United Nations General Assembly. (1948). *Universal Declaration of Human Rights*. United Nations General Assembly. [Dispoñible en PDF].
87. United States government. (2023). *Department of Homeland Security*. Dispoñible no atallo: <https://www.performance.gov/agencies/dhs/> con último acceso no 02 de Maio de 2023.
88. Volunteer Marine Rescue Western Australia. (2023). *Volunteer Marine Rescue Western Australia*. Dispoñible no atallo: <https://www.vmrwa.org.au/> con último acceso no 21 de Abril de 2023.
89. World Health Organization. (27 de Abril de 2021). *Drowning*. Dispoñible no atallo: <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/drowning#:~:text=Key%20facts,health%20problem%20related%20to%20drowning.> con último acceso no 27 de Abril de 2021.

## 9. ACRÓNIMOS

CROSS: *Centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage.*

DGMM: *Dirección General de la Marina Mercante.*

DIRECTEMAR: *Dirección General del Territorio Marítimo y de la Marina Mercante.*

EPIRB: *Emergency Position-indicating Radiobeacon.* Radiobaliza de emerxencia.

EPP (V): Eficacia do programa para prever a perda de vidas.

IAMSAR: *International Aeronautical and Maritime Search And Rescue Manual.*

ICAO: *International Civil Aviation Organization*

IMRF: *International Maritime Rescue Federation.*

ISN: Instituto de Socorro a Náufragos.

MRCC: *Maritime Rescue Coordinator Center.*

NATSAR: *National Search And Rescue Council.*

NSRI: *National Sea Rescue Institute.*

OMI: Organización Marítima Internacional.

ONG: Organización Non Governamental.

OSC: *On-Scene Co-ordinator.* Coordinador no lugar do sinistro, encárgase de supervisar a operación.

RCC: *Rescue Coordinator Center.* Centro coordinador de salvamento.

RCMSAR: *Royal Canadian Marine Search And rescue*

REMOLMAR: Remolques Marítimos S.A.

RNLI: *Royal National Lifeboat Institution*

RSC: *Rescue Subcoordinator Center.* Subcentro de salvamento.

SASAR: *South African Search And Rescue Organization.*

SASEMAR: *Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima.*

SAR: *Search And Rescue.*

SC: *Search And Rescue Coordinator.* Coordinador SAR. Encárgase da xestión xeral.

SMC: Coordinador da Misión SAR. Encárgase da planificación da misión

SNSM: *Société National de Sauvetage en Mer*

SOLAS: *International Convention for the Safety of Life at Sea*

USCG: *United States Coast Guard*



**10. ÍNDICE DE FIGURAS**

Ilustración 2.1. Financiación Sociedades de Salvamento de Náufragos a inicios do s. XIX (Elaboración propia) .....	9
Ilustración 4.1. Símbolo da International Maritime Rescue Federation (Fonte: obtido da páxina da IMRF) .....	17
Ilustración 5.1.1.1. Martín Ferreiro y Peralta (Fonte: obtido da “Real Academia de la Historia”).....	20
Ilustración 5.1.2.1. Embarcación de salvamento da Cruz Roja Condesa Pardo Bazán (Elaboración propia) .....	21
Ilustración 5.1.3.1. Buque de SASEMAR Clara Campoamor (fonte: obtida da páxina web “Los Barcos de Eugenio”).....	22
Ilustración 5.1.4.1. Tripulantes de Open Arms (fonte: obtida da páxina web de “Radio La Primerísima”).....	23
Ilustración 5.2.1.1. Adestramento da SNSM (Fonte: obtido da páxina web municipal de Plouguerneau) .....	24
Ilustración 5.2.2.1. SOS Méditerranée en operacións (Fonte: obtido da páxina web de SOS Méditerranée) .....	26
Ilustración 5.3.1.1. William Hillary, fundador do RNLI (fonte: obtido da páxina web do RNLI).....	27
Ilustración 5.3.2.1. Adestramento da HM Coastguard (fonte: obtido da páxina web da “HM Coastguard”) .....	30
Ilustración 5.4.1.1. Logo do ISN (fonte: obtido da páxina web da Armada Portuguesa) .....	31
Ilustración 5.5.1.1. Un dos buques de Sea-Watch (fonte: páxina web de “Sea-Watch”) .....	32
Ilustración 5.6.1.1. Tripulantes da USCG uniformados (fonte: páxina web da “United States Coast Guard”) .....	33
Ilustración 5.7.3.1. Buque da Canadian Coast Guard (fonte: páxina web da “Canadian Coast Guard”) .....	34
Ilustración 5.7.4.1. Voluntarios da Royal Canadian Marine SAR (fonte: obtido da páxina web da RCMSAR) .....	35

Ilustración 5.8.1.1. Mariñeiros da NATSAR Council manobrando (fonte: obtido da páxina web da “NATSAR Council”).....	36
Ilustración 5.8.2.1. Logo da Volunteer Western Australia Rescue (fonte: obtida da páxina web da “Volunteer Western Australia Rescue”) .....	37
Ilustración 5.9.1.1. Tripulantes da Japan Coast Guard (fonte: obtido da páxina web da “Japan Coast Guard”) .....	38
Ilustración 5.10.1.1. Logo da Indian Coast Guard (fonte: obtido da páxina web da “Indian Coast Guard”) .....	39
Ilustración 5.11.1.1. Funcionarios de DIRECTEMAR (fonte: obtido de “Noticias Navales de la Armada de Chile”).....	40
Ilustración 5.12.1.1. Voluntarios da NSRI (fonte: obtido da páxina “National Sea Rescue Institute”).....	41