

INFORME ANUAL 2009

SOCIEDAD DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARÍTIMA



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

SECRETARÍA DE
ESTADO DE
TRANSPORTES
SECRETARÍA
GENERAL
DE TRANSPORTES
DIRECCIÓN GENERAL
DE LA MARINA
MERCANTE



Salvamento Marítimo

INFORME ANUAL 2009

PRESENTACIÓN

Desde el comienzo de su andadura en 1993, la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima se ha ido desarrollando de forma gradual, y a lo largo de estos 16 años ha persistido siempre en su misión de trabajar por la seguridad en la mar y la lucha contra la contaminación marina, adaptando dichas tareas a los crecientes cambios tecnológicos y a las necesidades que el medio marino presenta.

Al finalizar el año 2009 ha concluido también una etapa cuyos objetivos se han cumplido de forma satisfactoria, con la culminación de la implantación del Plan Nacional de Salvamento 2006-2009, que ha supuesto una auténtica revolución en la mejora de las capacidades de Salvamento Marítimo.

Dicho plan supuso una inversión de gran envergadura, en concreto, 1.022,84 millones de euros, y ha permitido incrementar el número de unidades marítimas y aéreas, así como de instalaciones, en un 68% con respecto a 2004.

De esta forma, al finalizar 2009 Salvamento Marítimo disponía de: 4 buques polivalentes de nueva construcción, 11 remolcadores de salvamento, 1 buque recogedor, 4 aviones, 10 helicópteros, 55 embarcaciones de intervención rápida tipo "Salvamar", 4 embarcaciones tipo "Guardamar", 6 bases estratégicas de la lucha contra la contaminación y 6 bases subacuáticas. La nueva incorporación de unidades y la renovación y mejora de las existentes han permitido contar con una flota de salvamento de primerísimo nivel europeo.

Asimismo, dentro del Convenio Marco con Cruz Roja Española, suscrito en 1995 y que se renueva anualmente, en 2009 Cruz Roja gestionó 40 bases subvencionadas por Salvamento Marítimo, desde las que operaron sendas embarcaciones de salvamento.

Tal y como se detalla en las páginas de este informe anual, la actividad de la organización a lo largo del año fue intensa; se atendieron 5.028 emergencias, en las que estuvieron involucradas 14.729 personas y el número de buques implicados ascendió a 3.498.

Las cifras globales de actividad en 2009 fueron estables, con una ligera tendencia a la baja, respecto a las registradas en 2008, tanto en lo que respecta al número de actuaciones realizadas, como al de buques a los que se efectuó seguimiento: 5.028 emergencias atendidas –un 1,1% por debajo de las 5.086 emergencias de 2008– y 345.918 buques identificados –un 5,6% menos que los 366.415 buques en 2008–.

Por su parte la cifra de personas asistidas se redujo en un 22,9% –14.729 personas en 2009 frente a 19.105 en 2008–, debido, en gran medida, a la reducción en las cifras de emergencias relacionadas con la inmigración irregular: 264 emergencias en 2009 frente a 279 en 2008 (-5,4%), y 5.508 personas atendidas en 2009 frente a 9.739 en 2008, un 43,4% menos, ratificando el descenso que ha venido produciéndose desde 2007.

A lo largo del año los aviones de Salvamento Marítimo volaron un total de 3.367 horas, la mayor parte de ellas realizando patrullas de vigilancia para tratar de detectar posibles vertidos contaminantes.

Paralelamente, desde el Centro de Seguridad Marítima Integral Jovellanos se realizaron, un año más, labores de formación en los campos de seguridad marítima y lucha contra la contaminación. Hay que tener en cuenta que este campo sigue siendo de gran relevancia a la hora de fortalecer la prevención de accidentes marítimos.

Durante 2009 se impartieron 450 cursos a 4.863 alumnos. Entre las novedades de este año en Jovellanos destacó la entrada en funcionamiento del nuevo simulador HUET, de entrenamiento para abandono de helicóptero sumergido.

Salvamento Marítimo no trabaja de forma aislada, de manera que una vez más debemos agradecer la colaboración constante por parte de las Comunidades Autónomas, así como de otros organismos estatales y de entidades locales e internacionales.

A partir de ahora, por tanto, afrontamos un nuevo ciclo en la historia de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, cuyas directrices vendrán marcadas por el Plan Nacional de Seguridad y Salvamento Marítimo 2010-2018.

Gracias al esfuerzo de inversión realizado en los últimos años, nuestra organización cuenta en la actualidad con suficientes medios materiales distribuidos de forma estratégica, así como con medios humanos convenientemente capacitados; por consiguiente este nuevo plan, supondrá dar un paso hacia la consolidación de nuestro sistema de salvamento marítimo y lucha contra la contaminación marina.

Como siempre, hacemos partícipes de nuestra actividad anual y proyectos a los trabajadores del sector marítimo, así como a todas las personas relacionadas de uno u otro modo con la mar. Trabajamos para ellos, con el fin de ofrecer un servicio público de calidad, a la altura de los retos que la sociedad actual plantea.

Quisiéramos también aprovechar esta oportunidad para agradecer la labor de todo el personal que integra Salvamento Marítimo; mediante su trabajo diario y la suma de esfuerzos frente a las adversidades, queremos lograr la consecución de nuestro principal objetivo, el de que la mar sea cada día un medio más limpio y seguro.

M^a Isabel Duránte Gil
Directora General de la Marina Mercante
y Presidenta de la Sociedad de Salvamento
y Seguridad Marítima

M^a Esther González Saavedra
Directora de la Sociedad de Salvamento
y Seguridad Marítima

ÍNDICE

INFORMACIÓN GENERAL	7
1. La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima	8
2. Consejo de Administración	9
3. Estructura organizativa	10
4. Información económica	10
5. Recursos Humanos	12
ORGANIZACIÓN Y MEDIOS DE LA SOCIEDAD DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARÍTIMA	13
1. Centros de Coordinación de Salvamento (CCS)	14
2. Unidades marítimas y aéreas	15
3. El Centro de Seguridad Marítima Integral “Jovellanos”	23
4. Bases estratégicas y subacuáticas de salvamento y lucha contra la contaminación marina .	25
ACTIVIDAD DE LA SOCIEDAD DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARÍTIMA	29
1. Emergencias atendidas durante el año 2009	30
2. Emergencias relacionadas con la inmigración irregular	31
3. Intervenciones del área de Operaciones Especiales	33
4. Actividad de seguimiento del tráfico marítimo	34
5. Servicios efectuados por las unidades aéreas y marítimas en 2009	38
6. La Unidad de Seguimiento y Predicción (USYP)	40
7. Actividad del Centro “Jovellanos”	41
8. Presencia externa de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima	43
9. Exposición sobre el 15 aniversario de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima ..	44
PLAN NACIONAL DE SALVAMENTO 2006-2009	47
1. Planteamientos previos	48
2. Objetivos básicos	49
3. Nivel de ejecución por programas	51
4. Ejecución económica	63
5. Resultados	64
Relación de Centros de Coordinación de Salvamento Marítimo.....	65

El Centro de Coordinación de Salvamento ubicado en Almería moviliza una "Salvamar" para atender una emergencia.



INFORMACIÓN GENERAL



1. LA SOCIEDAD DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARÍTIMA

La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, Salvamento Marítimo, es una Entidad Pública Empresarial adscrita al Ministerio de Fomento a través de la Dirección General de la Marina Mercante. Creada en 1992 por la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, entró en funcionamiento en 1993.

Misión

El artículo 90 de la Ley de Puertos y Marina Mercante establece el objeto de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima: “Corresponde a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima la prestación de servicios de búsqueda, rescate y salvamento marítimo, de control y ayuda del tráfico

marítimo, de prevención y lucha contra la contaminación del medio marino, de remolques y embarcaciones auxiliares, así como la de aquellos complementarios de los anteriores”.

Área de responsabilidad de salvamento

El área de responsabilidad de salvamento española se extiende sobre una superficie marina de un millón y medio de kilómetros cuadrados, lo que equivale a tres veces el territorio nacional. Esta superficie total se subdivide a su vez en 4 zonas: Atlántico, Estrecho, Mediterráneo y Canarias. Salvamento Marítimo mantiene estrechas relaciones de cooperación y coordinación con los servicios de salvamento de países vecinos.



Desde los 21 Centros de Salvamento Marítimo se coordinan las emergencias que ocurren en la zona de búsqueda y salvamento asignada por la Organización Marítima Internacional a España, que equivale a tres veces el territorio nacional, con 1,5 millones de kilómetros cuadrados que rodean la península y las islas Canarias.

2. CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

El Consejo de Administración a 31 de diciembre de 2009 estaba compuesto por:

Presidenta	Dña. María Isabel Durántez Gil
Directora de la Sociedad	Dña. Pilar Tejo Mora-Granados
Consejeros	Dña. Pilar Aizpún Ponzan. D. César F. Bordallo Álvarez. D. Carles María Casajuana Palet D. José María Contreras Mazarío Dña. Susana Crisóstomo Sanz D. Miguel Ángel de Frutos Gómez Dña. Pilar Gallego Berruezo D. Alfredo González González D. Juan Ignacio Lema Rial D. Manuel L. Martín Antón D. Sebastián Mas Mayoral D. Juan Manuel Montero Vázquez D. José Manuel Sanz Román D. Francisco Suárez Llanos Galán D. José María Verdú Valencia
Secretario del Consejo	D. Rafael Domínguez Olivera

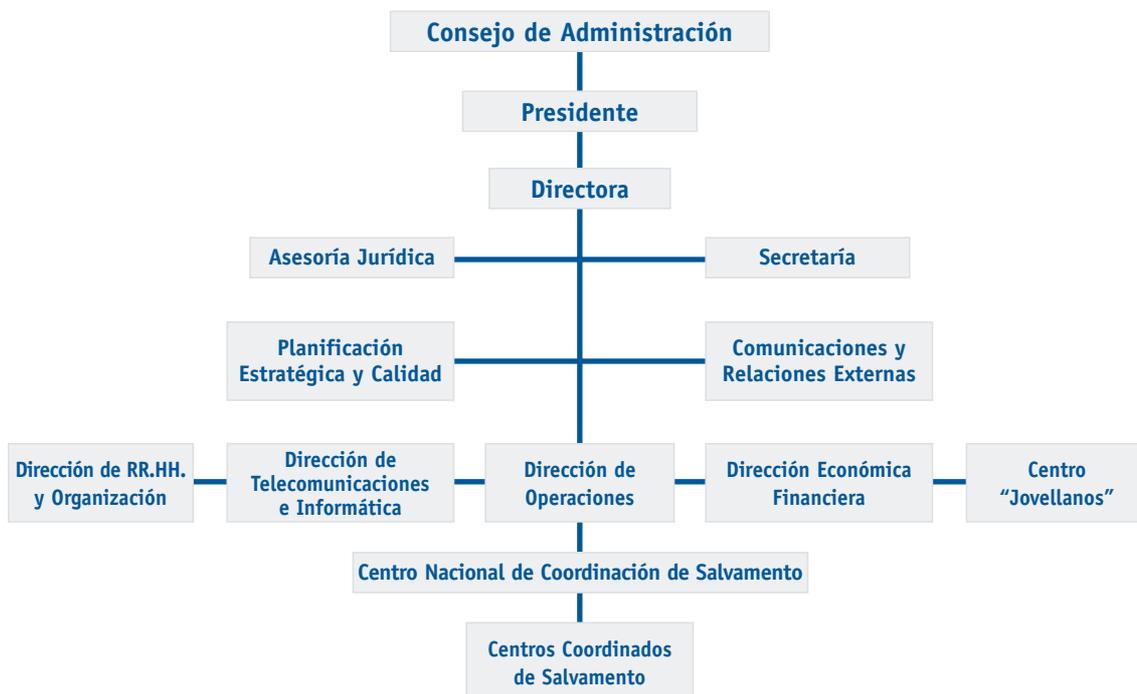
Durante el año 2009 han causado baja como miembros del Consejo de Administración de la Sociedad:

- D. José Cebrián Pascual
- D. José Luis Díez García

Asimismo, durante el año 2009 causó baja, como Presidente de la Sociedad, D. Felipe Martínez Martínez.

La Sociedad quiere agradecerles su dedicación y esfuerzo durante el tiempo que permanecieron en el Consejo de Administración.

3. ESTRUCTURA ORGANIZATIVA



4. INFORMACIÓN ECONÓMICA

Dando cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 121 de la Ley 47/2003 General Presupuestaria la Sociedad formula y rinde sus cuentas de acuerdo con los principios y normas de contabilidad recogidos en el Plan General de Contabilidad vigente para la empresa española y disposiciones que lo desarrollan.

Durante el año 2009 la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, además de su patrimonio propio, contó con los siguientes medios de financiación para el desarrollo de sus objetivos:

- Los ingresos ordinarios procedentes fundamentalmente de los cursos de formación impartidos en el Centro de Seguridad Marítima Integral Jovellanos consecuencia de su propia actividad comercial, que en el ejercicio 2009 ascendieron a 1,81 millones de euros.
- Los ingresos percibidos por las liquidaciones que realizan las compañías que gestionan los medios aéreos y marítimos con los que opera la Sociedad, así como los percibidos directamente por la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima de las compañías aseguradoras por operaciones de salvamento. En el ejercicio 2009 ascendieron a 3,789 millones de euros.

- Las subvenciones asignadas en los Presupuestos Generales del Estado para 2009 que fueron de 137,156 millones de euros las de explotación y 64,016 millones de euros las de capital.
- Las subvenciones y aportaciones concedidas a favor de la Sociedad procedentes de fondos específicos de la Unión Europea, de otras Administraciones Públicas, etc, ascienden a 1,265 millones de euros.
- En el capítulo de ingresos cabe destacar el incremento adicional en la aportación de subvenciones de explotación en 14,999 millones de euros, debido básicamente a las necesidades derivadas de gastos extraordinarios no previstos (inmigración irregular, accidentes, accidente del buque "Prestige", etc).

En cuanto a los gastos, la Sociedad ha mantenido la tendencia de años anteriores con unos gastos totales de 172,173 millones de euros de los que 163,366 millones de euros corresponden a los incurridos para el desarrollo ordinario de su actividad y 2,065 millones a los ocasionados como consecuencia del accidente del buque "Prestige".

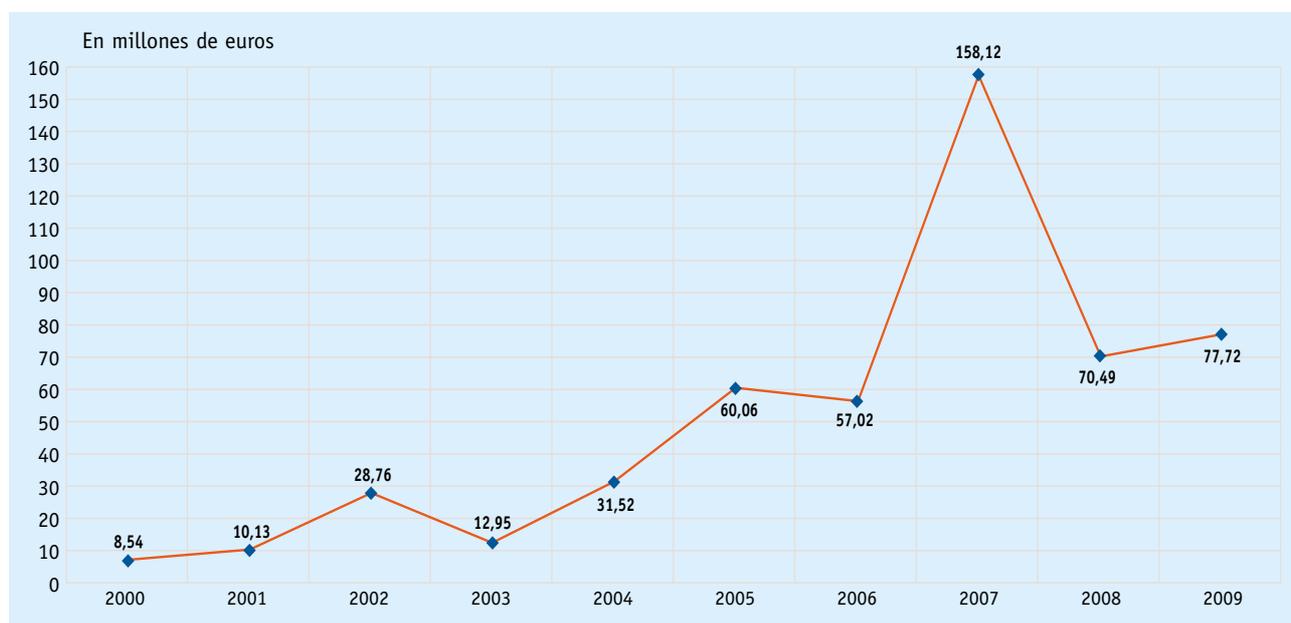
Estas cifras de ingresos y gastos tienen el siguiente reflejo contable:

INGRESOS (millones de euros)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Importe Neto Cifra de Negocios	1,91	1,68	3,05	3,18	2,54	2,89	2,30	3,21	5,32	6,10
Subvenciones Explotación	41,73	44,44	44,85	58,85	61,28	66,82	76,33	107,02	135,79	142,13
Subv. Capital traspasadas a Rdos. Ejerc.	5,01	6,35	7,40	7,30	7,25	6,55	11,78	17,30	19,68	25,46
Otros Ingresos	3,24	2,26	1,23	3,15	1,66	4,73	2,19	3,06	3,82	1,99
Total	51,89	54,73	56,53	72,48	72,73	80,99	92,60	130,59	164,61	175,68

GASTOS (millones de euros)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Aprovisionamientos	26,66	32,06	34,16	43,82	40,93	44,34	58,32	75,06	91,37	100,79
Gastos de Personal	11,84	12,93	14,03	16,21	17,17	18,15	19,60	21,76	25,66	24,38
Servicios Exteriores	5,76	5,37	5,57	6,02	7,30	8,43	11,51	12,50	16,31	14,52
Otros Gastos de Explotación	0,21	0,79	0,48	0,69	0,12	0,81	1,12	4,03	9,30	1,06
Dotación Amortizaciones Inmovilizado	7,34	7,25	8,32	8,06	8,10	7,15	12,68	18,18	20,73	26,46
Total	51,81	58,40	62,56	74,8	73,62	78,88	103,23	131,53	163,37	167,21

INVERSIONES (millones de euros)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Total	8,54	10,13	28,76	12,95	31,52	60,06	57,02	158,12	70,49	77,72

GRÁFICO DE EVOLUCIÓN DE INVERSIONES



5. RECURSOS HUMANOS

El equipo humano que trabaja en Salvamento Marítimo está en alerta permanente las 24 horas del día, los 365 del año, para velar por la seguridad en la mar. A finales de 2009 el número total de profesionales trabajando ha ascendido a 1.538 personas. De ellos, un total de 515 (443 titulados) es personal de

la Sociedad de Salvamento, de los que 467 son fijos y 48 eventuales, que se distribuyen entre los Centros de Coordinación de Salvamento, los Servicios Centrales y el Centro de formación Jovellanos. Los 1.023 restantes corresponden a las tripulaciones de las unidades aéreas y marítimas.

Año 2009	
Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima	515
Tripulaciones de las unidades marítimas	744
Tripulaciones de las unidades aéreas	279
Totales	1.538

Año	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Plantilla a 31/12	331	351	372	384	420	435	447	457	480	507	515
Hombres %	89	84	82	80	79	76	77	77	75	73	72
Mujeres %	11	16	18	20	21	22	23	23	25	27	28



El Centro Nacional de Coordinación de Salvamento y los servicios centrales se hallan en la calle Fruela de Madrid.

ORGANIZACIÓN Y MEDIOS DE LA SOCIEDAD DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARÍTIMA



1. CENTROS DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO (CCS)

La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, Salvamento Marítimo, da respuesta a todas las emergencias que pueden surgir en la mar: rescates, búsquedas, evacuaciones médicas, remolque, lucha contra la contaminación, difusión de avisos a la navegación, potenciación de la seguridad del tráfico marítimo y, desde luego, la recepción y la inmediata respuesta a las llamadas de socorro desde la mar.

Para ejercer esta labor, Salvamento Marítimo coordina, desde sus 20 Centros de Coordinación de Salvamento distribuidos por toda la costa, y desde el Centro Nacional de Coordinación de Salvamento en Madrid (CNCS), los medios humanos y materiales pro-

prios, o pertenecientes a otras instituciones y organismos colaboradores nacionales, regionales, locales o internacionales.

El personal técnico adscrito a los Centros de Coordinación de Salvamento está en alerta permanente las 24 horas del día, durante los 365 del año. Estos profesionales se encargan de coordinar la respuesta a las emergencias marítimas desde los 21 Centros de Coordinación de Salvamento. Salvamento Marítimo atiende cualquier emergencia que pueda acontecer en los 1,5 millones de kilómetros cuadrados de zona marítima asignada a España en materia de búsqueda y salvamento.



Sala de control de un Centro de Coordinación de Salvamento, desde donde los controladores de Salvamento Marítimo disponen de las tecnologías necesarias para dar respuesta a cualquier emergencia en la mar.

2. UNIDADES MARÍTIMAS Y ÁREAS

La flota de Salvamento Marítimo, a 31 de diciembre de 2009, está compuesta por 4 buques polivalentes de salvamento y lucha contra la contaminación marina, así como 11 buques remolcadores de salvamento, 4 embarcaciones tipo "Guardamar" y 55 embarcaciones de intervención rápida denominadas "Salvamares".

La flota se completa con los medios aéreos de los que dispone Salvamento Marítimo, que se concretan en 10 helicópteros: 6 en propiedad y 4 fletados; y 4 aviones: 3 en propiedad y 1 fletado.

Los medios a cargo de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima no tienen una ubicación geográfica fija, a excepción de los 21 Centros de Coordinación de Salvamento Marítimo. Estos medios están estratégicamente situados a lo largo de las costas españolas atendiendo a criterios de efectividad basados en conseguir minimizar los tiempos de respuesta para realizar una mejor cobertura y actuación eficaz adecuada a las previsiones de ocurrencia de siniestros que proporciona el estudio y análisis de las estadísticas recientes. Este ejercicio es continuo y puede dar lugar a una redistribución de los medios de salvamento si las condiciones así lo exigen.

Si bien las unidades aéreas y marítimas y el equipamiento especializado tienen una base operativa

habitual, pueden ser desplazados si las circunstancias de la emergencia así lo aconsejaren, por tanto no se puede afirmar que unos determinados medios sean específicos para dar respuesta a un accidente marítimo en un particular lugar. Evidentemente los medios que tengan su base habitual en la zona más próxima a la emergencia son probablemente los primeros en ser activados para actuar si son adecuados para ello.

2.1. Buques polivalentes

La característica principal de los cuatro buques incorporados a través del Plan Nacional de Salvamento 2006-2009 ("Luz de Mar", "Miguel de Cervantes", "Don Inda" y "Clara Campoamor") es su polivalencia en tres aspectos principales:

- En el salvamento de personas.
- En la lucha contra la contaminación marina, ya que poseen capacidad de recogida de residuos en la mar.
- En la asistencia y el remolque a buques y otras operaciones marítimas.

El "Luz de Mar" y el "Miguel de Cervantes" tienen 56 metros de eslora, 10.300 C.V. de potencia y gran maniobrabilidad; su capacidad de recogida es de 290 m³ cada uno y disponen de brazos de recogida de conta-



El "Don Inda", que opera en la zona noroeste de la península, es uno de los buques anticontaminación más modernos y potentes de la flota de Salvamento Marítimo.

BUQUES POLIVALENTES PROPIEDAD DE SALVAMENTO MARÍTIMO

Nombre	Año	Potencia (CV)	Tiro (tons)	Eslora (metros)	Zona de influencia
Luz de Mar	2005	10.300	128	56	Canarias
Miguel de Cervantes	2005	10.300	128	56	Sur-Estrecho
Don Inda	2006	20.600	228	80	Norte-Noroeste
Clara Campoamor	2007	20.600	228	80	Mediterráneo

minación con bombas de aspiración, barreras de contención, skimmers y tanques de almacenamiento a bordo. Cuentan con una potencia de remolque de tiro a punto fijo de 128 toneladas.

El "Don Inda" y el "Clara Campoamor" tienen 80 metros de eslora, 20.600 C.V de potencia, 228 toneladas de remolque y 1.750 m³ de capacidad de almacenamiento a bordo cada uno y son los medios más potentes del Plan Nacional ante graves accidentes por vertidos contaminantes.

Los buques polivalentes se pueden utilizar como plataformas de apoyo a operaciones marítimas, pues disponen de un sistema de posicionamiento dinámico, de espacios específicamente habilitados y dotados para el trabajo de buceadores, de equipos auxiliares, central de comunicaciones, etc.

Otros elementos tales como el radar seadark, la cámara de visión nocturna (FLIR), equipos contraincendios, y dos sistemas diferentes de recogida de residuos de hidrocarburos, además de la posibilidad de aplicación de dispersantes completan la dotación que garantiza

su operatividad y adecuación a cualquier tipo de emergencia.

Se trata de buques con dedicación exclusiva al servicio de Salvamento Marítimo, cuya gestión se realiza mediante la empresa Remolques Marítimos S.A., propiedad 100% de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima.

2.2. Remolcadores de Salvamento

Los remolcadores con los que cuenta Salvamento Marítimo son unidades que, por sus prestaciones, aseguran la posibilidad de dar remolque a grandes buques y tienen capacidad operativa para intervenir en grandes siniestros (incendios, contaminación, salvamento...). Estas unidades están desplegadas estratégicamente a lo largo de la costa, permanentemente alistadas para actuar en la mar, navegando o en espera de prestar servicios.

Salvamento Marítimo dispone de 7 remolcadores en propiedad, gestionados mediante encomiendas a Remasa, y 4 remolcadores contratados en régimen de fletamento.

REMOLCADORES PROPIEDAD DE SALVAMENTO MARÍTIMO

Nombre	Año	Potencia (CV)	Tiro (tons)	Eslora (metros)	Zona de influencia
Alonso de Chaves	1987	8.640	105	63	Cantábrico Occidental
María de Maeztu	2008	5.092	60	40	Cantábrico Oriental
Punta Salinas	1982	8.800	97,7	63	Canarias Occidental
Punta Mayor	1984	8.000	81	60	Mediterráneo Norte
María Zambrano	2008	5.092	60	40	Andalucía Occidental
María Pita	2008	5.092	60	40	Galicia Sur
Marta Mata	2008	5.092	60	40	Baleares

REMOLCADORES FLETADOS POR SALVAMENTO MARÍTIMO

Nombre	Régimen fletamento	Año	Potencia (CV)	Tiro (tons)	Eslora (metros)	Zona de influencia	Armador
V.B. Antártico	Exclusividad	1977	8.160	95,6	51,18	Mediterráneo Sur	Boluda
Remolcanosa 5	Exclusividad	1978	5.057	66,2	43	Andalucía Oriental	Remolcanosa
Ibaizábal I	Disponibilidad	1973	4.500	50	36,9	Galicia Norte	Sertosa Norte
Boluda Mistral	Disponibilidad	1974	3.300	45	36,32	Canarias Oriental	Boluda

BUQUE RECOGEDOR FLETADO POR SALVAMENTO MARÍTIMO

Nombre	Régimen fletamento	Año	Eslora (metros)	Capacidad de recogida (metros cúbicos)	Armador
Urania Mella	Exclusividad	2009	73,50	3.100	Sertosa Norte

2.3. Embarcaciones “Guardamares”

El aspecto más importante de estos buques es que, al igual que las “Salvamares”, todo su casco y superestructura están contruidos en aluminio, lo que la hace ser un tipo de barco, tanto por su diseño como sus prestaciones, único en su clase. Incorpora los medios

más modernos, tanto en navegación, comunicaciones, como en medios de búsqueda y rescate.

Entre sus características más importantes destaca una eslora de 32 metros, una velocidad de 27 nudos y una autonomía de 1.000 millas.

EMBARCACIONES “GUARDAMAR”, PROPIEDAD DE SALVAMENTO MARÍTIMO

Nombre	Año	Potencia (CV)	Tiro (tons)	Eslora (metros)	Zona de influencia
Guardamar Caliope	2008	4.466	20,7	32	Alborán
Guardamar Concepción Arenal	2009	4.466	20,7	32	Galicia
Guardamar Talía	2009	4.466	20,7	32	Canarias
Guardamar Polimnia	2009	4.466	20,7	32	Mediterráneo Norte



Salvamento Marítimo cuenta con 4 patrulleras tipo “Guardamar” distribuidas estratégicamente a lo largo del litoral.

2.4. Embarcaciones “Salvamares”

Son embarcaciones de alta velocidad, gran maniobrabilidad y poco calado, apropiadas para actuar en circunstancias en que la rapidez de respuesta juega un papel fundamental. Las “Salvamares”, de 15 o 21 metros de eslora, alcanzan velocidades superiores a los 30 nudos. Construidas en aluminio y con borda baja son adecuadas para recoger náufragos del agua, además de dar remolques y asistencias. Participan en la mayoría de las emergencias atendidas por el servicio de

Salvamento Marítimo, gracias a su rápida respuesta y versatilidad, ya sea resolviendo directamente la emergencia o como apoyo a otros medios de intervención. Estas embarcaciones son propiedad de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima o de su filial, Remoques Marítimos S.A.

A fecha 31 de diciembre de 2009 la flota de unidades de intervención rápida estaba compuesta por 55 embarcaciones según la siguiente relación:

A) Embarcaciones de intervención rápida propiedad de Salvamento Marítimo gestionadas mediante encomienda de Gestión por Remoques Marítimos S.A.

Nombre	Eslora	Tripulación	Potencia	Entrada en servicio	Base
Alcor	15 mts.	3	2x610 hp	1998 (1 agosto)	Melilla
Aldebarán	15 mts.	3	2x610 hp	1998 (20 abril)	Ciudadela
Alonso Sánchez	15 mts.	3	2x450 hp	1992 (1 noviembre)	Itinerante
Alphecca	15 mts.	4	2x450 hp	2005 (11 febrero)	La Gomera
Canopus	15 mts.	3	2x525 hp	1993 (1 junio)	La Palma
Cástor	15 mts.	3	2x610 hp	2000 (12 julio)	Rosas
Dubhe	15 mts.	3	2x525 hp	1993 (1 marzo)	Algeciras
El Puntal	15 mts.	3	2x525 hp	1993 (1 abril)	Ceuta
Illes Pitiuses	15 mts.	3	2x450 hp	1995 (11 julio)	Porto Colom
Levante	15 mts.	3	2x450 hp	1995 (1 mayo)	Jávea
Monte Gorbea	15 mts.	3	2x450 hp	1992 (1 julio)	Bermeo
Polaris	15 mts.	3	2x610 hp	2000 (12 julio)	Alicante
Sant Carles	15 mts.	3	2x450 hp	1992 (1 agosto)	Llanes
Sargadelos	15 mts.	3	2x450 hp	1995 (1 febrero)	S. E. de Ribeira
Vega	15 mts.	4	2x610 hp	2000 (20 mayo)	Estepona
Orión	20 mts.	3	2x1.300 hp	1999 (22 diciembre)	Pasajes
Rigel	20 mts.	3	2x1.300 hp	2000 (3 abril)	Gijón
Sirius	20 mts.	3	2x1.300 hp	2000 (20 mayo)	Palamós
Achernar	21 mts.	3	2x1.360 hp	2009 (27 marzo)	S. Carlos de la Rápita
Alborán	20 mts.	3	2x1.250 hp	1996 (12 agosto)	Mazagón
Atlántico	20 mts.	4	2x1.000 hp	1992 (1 agosto)	Arrecife
Gadir	20 mts.	3	2x1.250 hp	1996 (12 noviembre)	Ibiza
Tenerife	20 mts.	3	2x1.250 hp	1995 (5 septiembre)	Sta. Cruz Tenerife
Adhara	21 mts.	4	2x1.400 hp	2006 (11 agosto)	Itinerante
Alcyone	21 mts.	3	2x1.400 hp	2008 (24 junio)	Bilbao
Algenib	21 mts.	3	2x1.400 hp	2002 (21 octubre)	Garrucha
Alioth	21 mts.	3	2x1.400 hp	2007 (29 octubre)	Burela
Alnilam	21 mts.	3	2x1.400 hp	2007 (29 mayo)	Port de la Selva
Alnitak	21 mts.	4	2x1.400 hp	2007 (23 julio)	Málaga
Altair	21 mts.	3	2x1.400 hp	2000 (30 noviembre)	Camariñas
Antares	21 mts.	3	2x1.300 hp	1999 (20 julio)	Mahón
Capella	21 mts.	3	2x1.400 hp	2002 (20 marzo)	Luarca
Deneb	21 mts.	3	2x1.400 hp	2001 (24 enero)	Santander
Diphda	21 mts.	3	2x1.400 hp	2001 (5 diciembre)	Tarragona
Hamal	21 mts.	4	2x1.400 hp	2006 (6 noviembre)	Motril
Markab	21 mts.	3	2x1.400 hp	2002 (7 mayo)	Ibiza
Menkalinan	21 mts.	4	2x1.400 hp	2006 (5 diciembre)	Arguineguín
Mimosa	21 mts.	3	2x1.400 hp	2008 (29 abril)	Cartagena
Mirach	21 mts.	3	2x1.400 hp	2002 (2 diciembre)	C. Morrazo
Mirfak	21 mts.	3	2x1.400 hp	2001 (23 abril)	A Coruña
Nunki	21 mts.	3	2x1.400 hp	2002 (4 febrero)	Las Palmas
Pollux	21 mts.	3	2x1.400 hp	2001 (12 marzo)	Valencia

Nombre	Eslora	Tripulación	Potencia	Entrada en servicio	Base
Shaula	21 mts.	3	2x1.400 hp	2001 (julio)	Cariño
Suhail	21 mts.	3	2x1.400 hp	2008 (5 Agosto)	Cádiz
Acrux	21 mts.	3	2x1.400 hp	2003 (11 julio)	Puerto Portals
Alkaid	21 mts.	4	2x1.400 hp	2004 (12 agosto)	Tarifa
Alphard	21 mts.	4	2x1.400 hp	2005 (3 agosto)	Los Cristianos
Alpheratz	21 mts.	4	2x1.400 hp	2006 (20 junio)	Los Cristianos
Denébola	21 mts.	4	2x1.400 hp	2005 (3 agosto)	Agua Dulce
Mizar	21 mts.	4	2x1.400 hp	2004 (12 agosto)	Gran Tarajal
Regulus	21 mts.	3	2x1.400 hp	2003 (1 septiembre)	Porto do Son
Sabik	21 mts.	3	2x1.400 hp	2007 (26 marzo)	Burriana
Mintaka	21 mts.	3	2x1.360 hp	2009 (29 mayo)	Barcelona
Saiph	21 mts.	3	2x1.360 hp	2009 (17 julio)	Alcudia
Atria	21 mts.	3	2x1.360 hp	2009 (19 octubre)	Barbate

2.5. Embarcaciones de Cruz Roja Española

La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima mantiene un Convenio Marco de Cooperación con Cruz Roja Española, suscrito el 17 de enero de 1995, que se renueva anualmente a través de un Plan de Acción para la gestión y mantenimiento de las bases en las que operan embarcaciones de salvamento

ligeras, algunas propiedad de Salvamento Marítimo y otras de la Cruz Roja. Las bases están gestionadas por un jefe de base que se ocupa de las tripulaciones compuestas por voluntarios de Cruz Roja Española. En el año 2009 Cruz Roja Española gestionó 40 bases subvencionadas por Salvamento Marítimo.

Embarcaciones propiedad de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima adscritas al Convenio Marco de Cooperación

Puerto base	Embarcación
Burela	LS-Saturno
Cedeira	Langosteira
A Coruña	LS-Bianca
Riveira	LS-Marte
Laxe	Tain
Luarca	LS-Nereida
Isla Cristina	LS-Calipso
Cádiz	LS-Júpiter
Águilas	LS-Titania
Santa Pola	LS-Plutón
Castellón	LS-Pandora
Tarragona	LS-Venus
Vilanova	LS-Tritón
Arenys	LS-Neptuno
Sóller	LS-Galatea
San Antonio	LS-Urano
La Estaca (El Hierro)	Salvamar El Hierro
Puerto de la Cruz	LS-Mercurio
L'Ametlla	LS-Atlas
Suances	LS-Sinope
Tzacorte (La Palma)	LS-Titán

Embarcaciones propiedad de Cruz Roja Española adscritas al Convenio Marco de Cooperación

Puerto Base	Embarcación
Fuenterrabía	Guadalupeko Ama
Guetaria	LS-Zautz I
San Sebastián	Getaria II
Pasajes	Arriluce III
Bermeo	Bizkaia BI
Arriluce	Basati Primera
Ondarroa	Ondarroa III
Laredo	LS-Mar Laredo
Santander	LS-Santander
Gijón	Gijón I
Barcelona	LS-Antonia
Altea	LS-Tabarca
Valencia	M0.3-V. del Mar
Tarifa	LS-Hermes
Málaga	LS-Málaga
Motril	LS-Argos
San Pedro del Pinatar	Punta de Algas
Mogán	LSBA-43.11
Malpica	LS-Tara

2.6. Helicópteros de salvamento

Para el salvamento de la vida humana en la mar y el reconocimiento aéreo, Salvamento Marítimo cuenta con 10 helicópteros específicamente configurados para las labores de búsqueda y salvamento marítimo. Las bases se encuentran en Jerez, Gijón, Gando, Tenerife Sur, A Coruña, Valencia, Reus, Almería, Santander y Baleares. De los 10 helicópteros, 6 son propiedad de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima y 4 son fletados.

Son activados para dar una rápida respuesta a las emergencias que necesitan una actuación inmediata por las condiciones de gravedad, supervivencia o evacuaciones médicas, en que se encuentran vidas en peligro. Ya se ha implantado la permanencia continuada de las tripulaciones en base las 24 horas del día, con el consiguiente aumento de tripulaciones y la reducción de los tiempos de respuesta en las actuaciones de los helicópteros.



Helicóptero de Salvamento Marítimo modelo Agusta Westland 139.

HELICÓPTEROS DE SALVAMENTO

Nombre	Modelo	Zona de influencia	Propiedad
Helimer 201	AW139	Baleares	Sasemar
Helimer 202	AW139	Canarias Occidental	Sasemar
Helimer 203	AW139	Mediterráneo Central	Sasemar
Helimer 204	AW139	Mediterráneo Norte	Sasemar
Helimer 205	AW139	Cantábrico (Santander)	Inaer
Helimer 206	AW139	Cantábrico (Gijón)	Sasemar
Helimer 207	AW139	Alborán/Mediterráneo Sur	Sasemar
Helimer 208	S61N	Canarias Oriental	Inaer
Helimer 209	S61N	Estrecho	Inaer
Helimer 210	S61N	Galicia	Inaer



Un avión de Salvamento Marítimo realizando una patrulla de vigilancia.

2.7. Aviones

Salvamento Marítimo dispone de 3 aviones EADS-CASA CN 235-300 en propiedad incorporados en el año 2007, y un avión fletado a la empresa pública SENASA.

Los 3 aviones EADS-CASA 235-300, equipados con la más avanzada tecnología, se emplean para la localización de naufragos y embarcaciones en la mar, la detección de vertidos en el mar y el seguimiento e identificación de los buques infractores. Los CN 235-300 realizan misiones de patrulla marítima con un tiempo de

permanencia en el aire superior a las 9 horas, por lo que pueden intervenir en operaciones con un alcance superior a los 3.706 kilómetros y un radio de acción de 1.853 kilómetros, con una velocidad de 437 kilómetros por hora. Sus equipos son los más modernos del momento, tanto para las labores de salvamento como para la lucha contra la contaminación.

Entre las características del "Beechcraft Baron B-55" destacan una velocidad de crucero de 278 Km/h y la posibilidad de recorrer una distancia máxima de 1.667 kilómetros.

AVIONES

Nombre	Modelo	Zona de influencia	Propiedad
Sasemar 101	CN-235/300	Mediterráneo	Sasemar
Sasemar 102	CN-235/300	Galicia/Cantábrico	Sasemar
Sasemar 103	CN-235/300	Canarias	Sasemar
Serviola Dos	Baron B-55	Alborán/Estrecho	Senasa

DESPLIEGUE DE LA RED DE CENTROS Y UNIDADES DE SALVAMENTO MARÍTIMO



	21 CENTROS COORDINADORES
	4 BUQUES POLIVALENTES
	11 BUQUES DE SALVAMENTO
	1 BUQUE RECOGEDOR
	4 PATRULLERAS DE SALVAMENTO "GUARDAMARES"
	40 EMBARCACIONES DE INTERVENCIÓN RÁPIDA (21 m.) "SALVAMARES"
	15 EMBARCACIONES DE INTERVENCIÓN RÁPIDA (15 m.) "SALVAMARES"
	10 HELICÓPTEROS
	4 AVIONES DE VIGILANCIA

3. EL CENTRO DE SEGURIDAD MARÍTIMA INTEGRAL “JOVELLANOS”

El Centro de Seguridad Marítima Integral Jovellanos, inaugurado en mayo de 1993, constituye un departamento diferenciado de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima. El Centro ocupa unas instalaciones de 144.000 metros cuadrados situadas en Veranes (Cenero), en el concejo de Gijón. Diseñado desde una perspectiva integral de servicios, está equipado con modernos medios e instalaciones. Cuenta con una plantilla de técnicos y especialistas altamente cualificados que desarrollan su trabajo en dos grandes áreas temáticas: seguridad y medio ambiente.

Su función es la formación integral en seguridad marítima portuaria e industrial y prevención de riesgos laborales. Complementariamente, realiza actividades de homologación y certificación de equipos y participa en proyectos internacionales y de investigación.

Para el desarrollo de estas actividades, el Centro Jovellanos dispone de unas instalaciones y equipa-

miento que lo convierten en uno de los centros de este tipo punteros en Europa.

- Los simuladores son un instrumento muy útil en la formación de los profesionales de la mar. Están diseñados para la práctica en situaciones diversas y cambiantes. El Centro dispone de simulador de comunicaciones, simulador de Servicios de Tráfico Marítimo (VTS), simulador de maniobra y navegación y simulador de lucha contra la contaminación marítima.
- En 2009, el Simulador HUET (Helicopter Underwater Escape Training: entrenamiento para el abandono de helicóptero sumergido) comenzó a operar. Tiene por objeto formar a las tripulaciones y pasajeros de los helicópteros que vuelan por encima del agua. El simulador de entrenamiento HUET permite desarrollar los conocimientos y las destrezas necesarias para conseguir escapar de un helicóptero que realiza un amaraje forzoso y es similar a los utilizados en



El Centro de Seguridad Marítima Integral Jovellanos da respuesta al reto de formación avanzada e investigación en todos los campos de la seguridad.

- todo el mundo en los centros de entrenamiento autorizados por OPITO.
- Para las prácticas de supervivencia en la mar, el Centro dispone de una piscina de 12 metros de profundidad, 40 metros de ancho y 80 de largo, con 14 millones de litros de agua en la que se cuenta con un sistema de producción de hasta 16 tipos de olas, además de un simulador de apertura de balsas salvavidas y un simulador de cubiertas de buque a distintas alturas.
 - Las prácticas de rescate de víctimas en entornos industriales y urbanos se realizan en simuladores de pozos, silos, edificios y espacios confinados.
 - Otras instalaciones para los cursos de formación son las destinadas a prácticas de incendios y otras emergencias en interiores, con una torre de maniobras, la denominada “casa de incendios”, el simulador de buque y los contenedores para el control del fenómeno “flash-over”.
 - Estas instalaciones se completan con las destinadas a la simulación de situaciones de incendios de petroquímica y otras emergencias en exteriores, entre las que destacan las plantas químicas de dos y cuatro niveles, el tanque de almacenamiento de combustibles líquidos, el cargadero de cisternas y el campo de gases para el entrenamiento en emergencias con gases inflamables. También se dispone de un campo de extintores portátiles.
 - Los cursos para el tratamiento de emergencias con mercancías peligrosas disponen de instalaciones que imitan situaciones, conducciones y espacios habituales para el almacenamiento y conducción de este tipo de sustancias.
 - Las instalaciones se completan con el campo destinado a la formación de los servicios de extinción de incendios de aeropuertos, con simuladores de aeronaves de distintos tipos y tamaños y aulas con capacidad para 400 alumnos.



Piscina para la realización de prácticas de supervivencia en el mar del Centro de Seguridad Marítima Integral “Jovellanos”.

4. BASES ESTRATÉGICAS Y SUBACUÁTICAS DE SALVAMENTO Y LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN MARINA



Desde las bases estratégicas de salvamento y lucha contra la contaminación se presta el apoyo de infraestructura logística y de provisión de equipos humanos y materiales a aquellas operaciones especiales que por sus características requieren la intervención de los equipos ubicados en estas bases.

Salvamento Marítimo ya cuenta con seis bases estratégicas ubicadas en A Coruña, Santander, Castellón, Tenerife, Sevilla y Cartagena. Desde los Servicios Centrales de la Sociedad en Madrid, y más concretamente desde el área de Operaciones Especiales, se realiza la coordinación de los trabajos de las bases estratégicas.

Con la redistribución del material existente en diferentes bases estratégicas a lo largo del litoral, se optimizan desde el punto de vista logístico los tiempos de respuesta ante posibles incidentes producidos por contaminación de hidrocarburos en la mar, o aquellas otras emergencias que requieran la intervención de estos equipos.

En estas bases se gestiona el material y equipos de salvamento y lucha contra la contaminación y se dispone, entre otros, de:

- Instalaciones para el mantenimiento, lavado y reparación de equipos de lucha contra la conta-

minación. Mediante este mantenimiento se procura la operatividad total y la disponibilidad inmediata de los equipos para ser utilizados en una emergencia de la manera más eficaz y rápida posible.

- Equipo técnico especializado de intervención en emergencias.
- Elementos de transporte para el posicionamiento del material en el lugar de la emergencia.

Los componentes básicos del material de las bases estratégicas son:

- Cercos de contención de hidrocarburos para puerto y costa.
- Equipos de recuperación de hidrocarburos de la superficie del mar.
- Tanques flotantes de almacenamiento del hidrocarburo recuperado.
- Equipos de buceo y elementos para las operaciones consideradas especiales.
- Equipos auxiliares de los anteriores.

MATERIAL DE LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN

Tipos de barreras	Total (en metros)
Selladoras	4.035
Portuarias	15.194
Costeras	24.500
Oceánicas	17.800
Total barreras existentes en metros	61.529
Otros Equipos	Total (en unidades)
Barreras cerco	6
Bombas	114
Skimmers	46
Total unidades de otros equipos	166



Base Estratégica de Salvamento y Lucha contra la Contaminación Marina de Santander. Salvamento Marítimo dispone de 6 bases de este tipo, desde donde se da apoyo logístico y de provisión de equipos y materiales a las Operaciones Especiales.

Hay operativas 6 bases de actuación subacuática que se ubican en: A Coruña, Cartagena, Cataluña, Estrecho, Baleares y Canarias.

Salvamento Marítimo también cuenta desde el año 2008 tres vehículos submarinos a control remoto o ROVS. Su misión principal consiste en buscar, inspec-

cionar e intervenir en buques u otros elementos sumergidos allá donde la profundidad o las condiciones del entorno hacen imposible o peligroso el trabajo para los buceadores. Esta incorporación se enmarca dentro del Plan Nacional de Salvamento 2006-2009 en el que se especifica que se contará con "equipos operados a distancia y en profundidad".



Despliegue de una barrera oceánica de lucha contra la contaminación.

El vehículo submarino a control remoto, o en su denominación más común ROV, (Remote Operated Vehicle) nació en los años sesenta como respuesta a la necesidad de contar con herramientas de inspección e intervención submarina a mayor profundidad y durante más tiempo de lo que estaba al alcance de los buceadores. Se trata de un “robot” dirigido desde la superficie a través de un cable umbilical por el que recibe la fuerza eléctrica y las órdenes, a la vez que envía de vuelta la señal de sus cámaras y sensores.

Durante los últimos años, y fundamentalmente impulsado por el boom de la industria offshore del petróleo y gas, los ROVs han visto aumentar sus capacidades hasta convertirse en una herramienta esencial en el desarrollo de sofisticadas estructuras submarinas.

Salvamento Marítimo cuenta actualmente con 1 ROV Comanche y 2 mini-ROVS Seabotix.

El ROV Comanche ofrece una alta capacidad de intervención en difíciles condiciones de mar y

corriente. En concreto, está configurado para trabajar hasta los 1.000 metros de profundidad en unas condiciones meteorológicas que no superen los 25 nudos de viento y un estado de la mar de fuerza cuatro en la escala de Douglas.

El Comanche dispone de siete propulsores, cuatro en el plano horizontal y tres verticales, con los que consigue una velocidad de tres nudos. La carga útil alcanza los 250 kilogramos. Cuenta con tres cámaras (dos de ellas en soportes motorizados), un sónar de búsqueda con un alcance máximo de 300 metros, un sónar-altímetro con un alcance de 50 metros, un profundímetro y una baliza de destellos para su localización en superficie.

Este ROV, con sus 1.200 kilogramos es uno de los equipos más potentes del mercado, y el más grande del portafolio de la compañía escocesa SubAtlantic.

Los 2 minis-ROVS Seabotix son diminutos en comparación con su hermano mayor, sin embargo poseen algunas características de las que no disfruta el

Comanche. Su pequeño tamaño y peso (apenas 60 kg todo el sistema) y el hecho de estar perfectamente protegido en maletas de viaje permite que sea fácilmente transportado e incluso facturado como equipaje en vuelos comerciales.

Una vez en la zona de trabajo, este mini-ROV, de apenas 10 kilogramos, puede ser sumergido en pocos

minutos y, con un alcance de 150 metros de profundidad, puede realizar inspecciones del accidente usando sus dos cámaras, una en color de alta calidad de imagen y otra en blanco y negro para condiciones de poca luz. Al contrario que el Comanche, puede acceder a lugares confinados, por ejemplo el interior de barcos hundidos.



Salvamento Marítimo cuenta con 2 mini-ROV's Seabotix.

El ROV Comanche cuenta con manipuladores hidráulicos y cámaras robotizadas.

ACTIVIDAD DE LA SOCIEDAD DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARÍTIMA



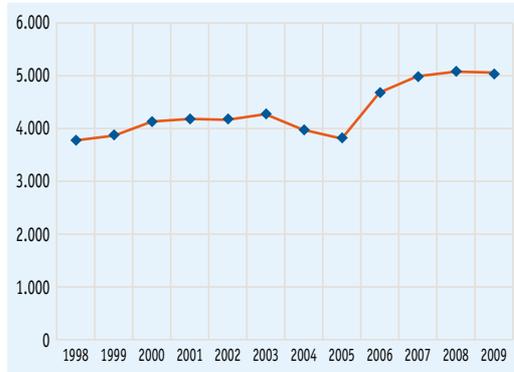
1. EMERGENCIAS ATENDIDAS DURANTE EL AÑO 2009

A lo largo del año 2009 se han atendido un total de 5.028 emergencias, con 14.729 personas involucradas.

En las tablas que figuran a continuación se realiza una comparativa de las emergencias coordinadas en 2009 con respecto a años anteriores.

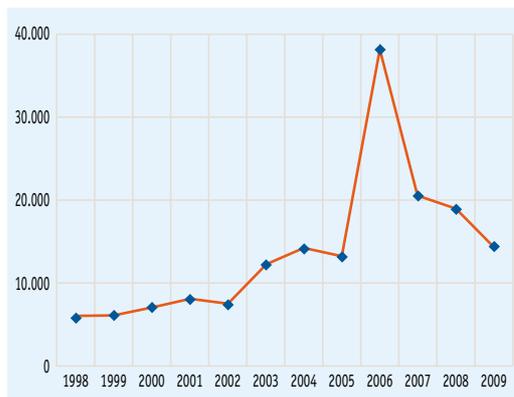
Evolución del número de emergencias desde el año 1998 al 2009

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Totales	3.805	3.924	4.147	4.279	4.278	4.319	3.991	3.903	4.844	4.996	5.086	5.028



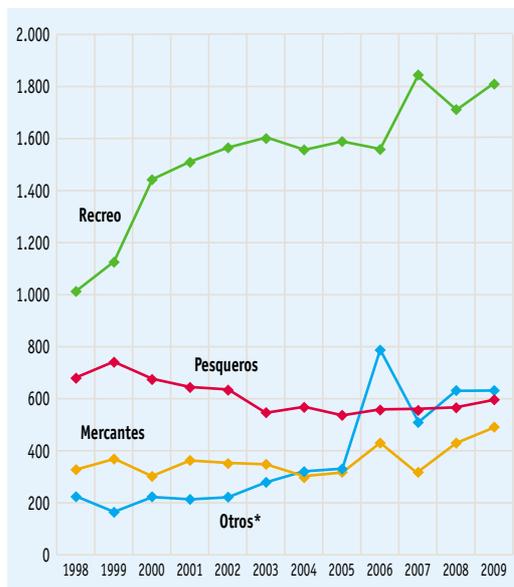
Evolución de las personas involucradas en emergencias desde el año 1998 al 2009

Año	Rescatados	Asistidos	Evacuados	Muertos	Desaparecidos	Total
1998	1.015	3.972	336	181	80	5.584
1999	1.331	3.872	359	148	52	5.762
2000	1.900	4.875	294	190	64	7.323
2001	2.525	5.612	312	170	71	8.690
2002	2.196	5.124	281	165	43	7.809
2003	6.333	5.563	254	230	58	12.438
2004	8.195	5.229	323	195	114	14.056
2005	7.269	5.947	302	136	78	13.732
2006	31.188	6.553	303	191	52	38.287
2007	13.693	6.124	360	175	103	20.455
2008	10.581	7.954	321	169	80	19.105
2009	6.332	7.903	271	182	41	14.729



Evolución del número y tipo de buques implicados en emergencias desde el año 1998 al 2009

Año	Mercantes	Pesqueros	Recreo	Otros*	Total
1998	317 (14%)	682 (29%)	1.099 (48%)	212 (9%)	2.310
1999	368 (15%)	737 (30%)	1.164 (48%)	180 (7%)	2.449
2000	299 (11%)	671 (26%)	1.436 (55%)	221 (8%)	2.627
2001	366 (13%)	632 (23%)	1.509 (56%)	211 (8%)	2.718
2002	353 (13%)	626 (22%)	1.577 (57%)	216 (8%)	2.772
2003	341 (12%)	547 (20%)	1.600 (58%)	289 (10%)	2.777
2004	296 (11%)	571 (21%)	1.543 (56%)	319 (12%)	2.729
2005	310 (11%)	539 (20%)	1.562 (57%)	330 (12%)	2.741
2006	429 (13%)	561 (17%)	1.559 (47%)	790 (23%)	3.339
2007	309 (10%)	559 (17%)	1.835 (57%)	510 (16%)	3.213
2008	426 (13%)	563 (17%)	1.787 (52%)	622 (18%)	3.398
2009	473 (13%)	592 (17%)	1.810 (52%)	623 (18%)	3.498



() Porcentaje sobre el total. * Pontonas, artefactos flotantes, "pateras", etc.

2. EMERGENCIAS RELACIONADAS CON LA INMIGRACIÓN IRREGULAR

En el año 2009 se ha vuelto a observar una disminución en el número de emergencias de embarcaciones tipo "patera" en las aguas españolas lindantes con el Continente africano, utilizando las rutas ya habituales, en Canarias, Estrecho y Mar de Alborán, advirtiéndose en el Mediterráneo un incremento de casos por la costa de Levante, incluso llegando hasta la costa valenciana.

Las actuaciones que la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima realiza, en relación con este tipo de emergencias, es en primer lugar de tipo preventivo en aras a la Seguridad de la Vida Humana en la Mar, al tener noticias del avistamiento de alguna de estas embarcaciones. En muchos de los casos se actúa al tener noticia o constancia de haberse producido un siniestro relacionado con las mismas.

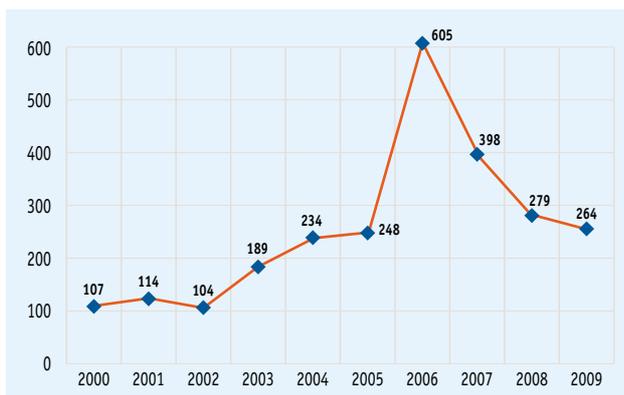


Cayuco con inmigrantes a bordo.

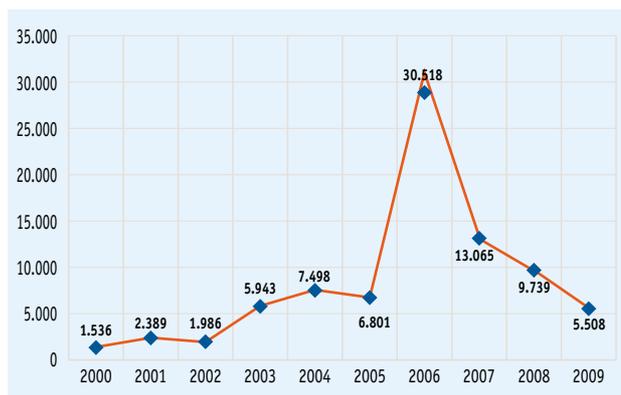
EMERGENCIAS DE EMBARCACIONES TIPO "PATERAS" EN EL AÑO 2009

Centro coordinador	Nº emergencias	Rescatados	Fallecidos	Desaparecidos
Tarifa	44	539	20	1
Almería	111	2.648	2	2
Las Palmas	29	349	3	1
Tenerife	20	678	28	1
Palma	43	1.176	2	0
Cádiz	11	58	0	0
Cartagena	1	0	0	0
Valencia	2	0	0	0
CNCS	3	0	0	0
Total	264	5.448	55	5

TOTAL EMERGENCIAS POR AÑO



TOTAL PERSONAS INVOLUCRADAS POR AÑO



Durante los años transcurridos desde que se tuvo conocimiento del transporte de personas en embarcaciones de este tipo y su desembarco en las costas españolas, y acumulando los datos que se tienen, se puede comprobar el aumento progresivo de las emergencias coordinadas por los Centros de la Sociedad de Salvamento desde el año 1999, iniciándose un descenso de las mismas a partir del año 2006.

Con respecto al número de personas que han estado involucradas en las emergencias antes relacionadas, se constató un aumento excepcional durante el año 2006, disminuyendo en los años posteriores, tal y como se puede comprobar en el gráfico superior derecha.



Una embarcación de intervención rápida tipo "Salvamar" se aproxima a una patera para rescatar a sus ocupantes.

3. INTERVENCIONES DEL ÁREA DE OPERACIONES ESPECIALES

Durante el año 2009, la unidad de Operaciones Especiales, que interviene en aquellas emergencias en las que por sus características, es necesario utilizar otros recursos diferentes o complementarios de las unidades marítimas y aéreas, se movilizó en las operaciones que se detallan a continuación:

- **“New Flame”** (Base de Sevilla, agosto 2007): El 12 de agosto de 2007, a 0,8 millas al sur de Punta Europa, se produjo el abordaje entre buque tanque TORM GERTRUD (Dinamarca) y el buque de carga general NEW FLAME (Panamá). Sólo hubo dos heridos leves en el New Flame y no se produjo contaminación. El New Flame recibió el impacto de la proa del TORM GERTRUD en el costado de estribor entre las bodegas 1 y 2, donde produjo una rotura del casco, que produjo la inundación de las dos bodegas. Esto hizo que el barco se aproara y quedara encallado de proa a 0,5 millas al SE de punta Europa con la popa flotando. El armador del New Flame, contrató a la empresa de salvamento Tsaviris, para que procediera al salvamento del buque. Estas operaciones fueron supervisadas por la Autoridad gibraltareña. Durante el año 2008 y hasta enero de 2009, el equipo de Operaciones Especiales realizó un seguimiento de remoción del pecio por parte de la empresa TITAN.
- **“Fedra”** (Base de Sevilla, octubre 2008): el 10 de Octubre del año 2008, encalló en la parte Este de Punta Europa el buque de bandera liberiana “Fedra”, debido a un fuerte temporal de levante que terminó partiendo el casco en dos partes. Los 28 tripulantes fueron rescatados por el “Helimer Andalucía” y con una grúa desde tierra. Desde la base estratégica de Sevilla se trasladó material al puerto de Algeciras en prevención de posibles derrames de hidrocarburo.
- **Torpedos** (Base de Cartagena, enero de 2009): localización, toma de coordenadas y orinque de torpedos hallados en Alicante.
- **“Ocean Cosmos”** (Base de Tenerife – febrero 2009): movilización del personal de la base por la avería (vía de agua en el eje de cola) del Ocean Cosmos, fondeado en Santa Cruz de Tenerife.
- **“Hermanos Bernat”/ “Manitou”/“El Gitano”** (Base de Cartagena – marzo 2009): tendido de barrera en pecios, inspecciones rutinarias y extracción de los restos en el mar Menor.
- **“Urdaneta”** (Base de Santander – marzo 2009): varada del buque en la playa de La Concha en San Sebastián. La embarcación fue reflotada y trasladada al puerto de Pasajes.
- **“Don Pedro”** (Base de Cartagena – junio 2009): se realiza la inspección del pecio a fin de valorar las condiciones existentes. En septiembre de 2009 se procede al sellado de las fugas encontradas.
- **“Monoboya CEPSA Huelva”** (Base de Sevilla – julio de 2009): Se activa la respuesta al derrame de crudo producido durante las operaciones de descarga en el oleoducto de la monoboya en Huelva, con especial atención a un posible alcance del crudo en el parque nacional de Doñana.
- **“Draga APS Genil”** (Base de Sevilla – agosto de 2009): respuesta a la contaminación por fuel ocasionada por el hundimiento de la draga APS Genil en el muelle del Batán del puerto de Sevilla.
- **“Sichem Colibrí”** (Base de Sevilla – agosto de 2009): salida de embarrancada del buque químico “Sichem Colibrí”, encallado por la proa en zona de piedras en el canal de entrada del río Guadalquivir. La carga transportada era sosa cáustica (3.150 toneladas).
- **“Pesquero Furacán”** (Base de a Coruña – septiembre 2009): inspección del pecio, hundido a media milla de la costa en la ría de Noia, y de la zona, a fin de comprobar que no existía contaminación.
- **“Pesquero Hermanos Landrove”** (Base de a Coruña – septiembre 2009): buque quilla al sol con aparejo suelto a 20 millas de Cedeira. En el aparejo se encontró el cadáver del patrón del pesquero. No se observó contaminación reseñable. Se hizo firme el remolque por proa y fue remolcado el barco con el B/S Sebastián Docampo hasta el puerto exterior de Ferrol.
- **“Pesquero en Salobreña”** (Base de Cartagena – octubre 2009): Debido al riesgo causado a los bañistas, se procedió a la extracción de bloques de cemento y restos del pecio, tras el cortado de piezas, motor principal y bancada.

4. ACTIVIDAD DE SEGUIMIENTO DEL TRÁFICO MARÍTIMO

La ordenación y seguimiento del Tráfico Marítimo es un asunto que por su propia naturaleza se contempla desde una perspectiva internacional. La Organización Marítima Internacional (OMI) proporciona las pautas para que los sistemas se establezcan y se desarrollen en base a los mismos conceptos en todo el mundo.

En el año 1972 se aprobó por la Organización Marítima Internacional el Reglamento Internacional para prevenir los abordajes, 1972 (COLREG), que entró en vigor en 1977. Una de las innovaciones más importantes de este reglamento fue la importancia que se concedía a los dispositivos de separación del tráfico marítimo (DST).

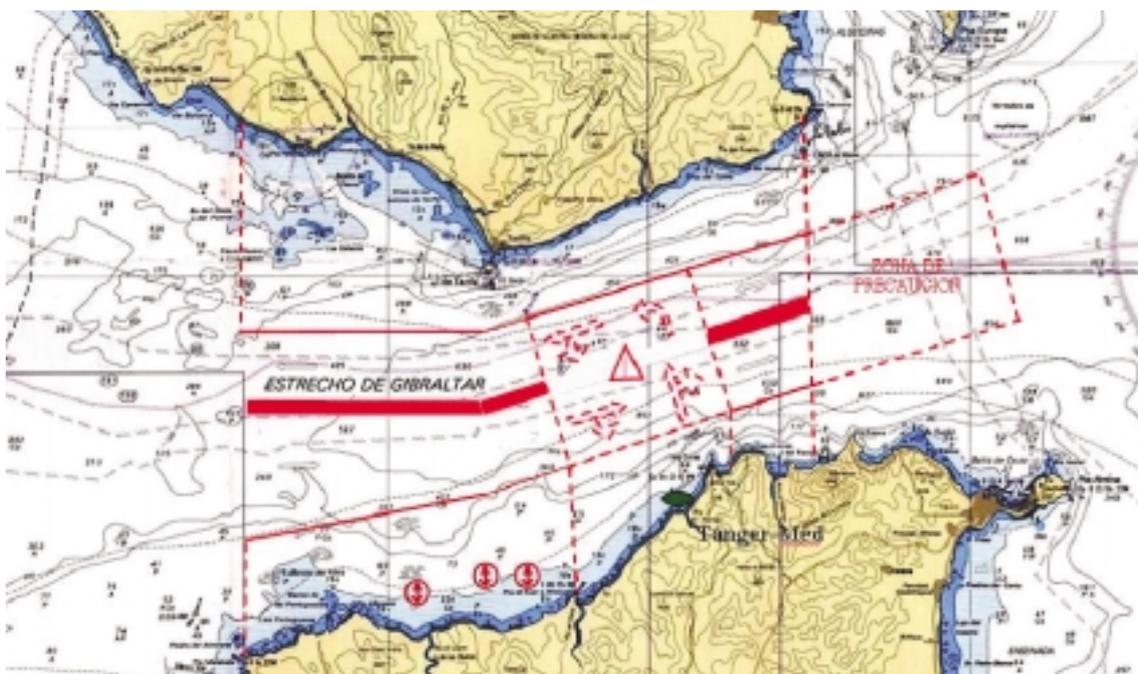
El establecimiento de los dispositivos de separación de tráfico ha reducido considerablemente el riesgo y el número de accidentes por colisiones y varadas en el tráfico marítimo.

En España existen varios dispositivos de separación de tráfico:

En aguas internacionales: Finisterre, Banco del Hoyo, Estrecho de Gibraltar y Cabo de Gata.

En aguas territoriales: Cabo de Palos y Cabo de la Nao. Desde el 1 de diciembre de 2006 están en vigor 2 nuevos DST en Canarias: el oriental, entre las islas de Gran Canaria y Fuerteventura, y el occidental, entre las islas de Tenerife y Gran Canaria.

El 1 de Julio de 2007 entró en vigor la modificación del Dispositivo de Separación de Tráfico del Estrecho de Gibraltar, aprobada por la OMI a solicitud conjunta de los Reinos de España y Marruecos, con el fin de contemplar los nuevos flujos de tráfico marítimo derivados de la entrada en servicio del nuevo puerto marroquí de Tánger-Med.



Dispositivo de separación del tráfico marítimo del Estrecho de Gibraltar.

Evolución de los buques identificados por los Centros de Coordinación de Salvamento en los últimos seis años

	2004	2005	2006	2007	2008	2009
En los DST	153.596	152.777	157.893	190.312	190.475	161.624
En las aproximaciones y alejamientos de puertos	158.787	157.800	156.472	167.743	175.940	184.294
Total de buques identificados	312.383	310.577	314.365	358.055	366.415	345.918

BUQUES IDENTIFICADOS EN LOS DISPOSITIVOS DE SEPARACIÓN DE TRÁFICO EN LOS ÚLTIMOS ONCE AÑOS

DST FINISTERRE	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Buques identificados	41.829	44.561	44.331	43.209	43.469	42.538	43.212	41.942	42.136	42.354	40.320
Buques con MMPP	11.609	12.834	12.604	12.446	13.054	13.229	14.069	14.115	14.431	14.347	13.485
%	27,8%	28,8%	28,4%	28,8%	30,03%	31,10%	32,6%	33,7%	34,2%	33,8%	33,4%
DST TARIFA	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Buques identificados	83.856	84.844	82.136	83.491	88.778	91.009	94.157	96.188	105.954	106.332	104.527
Buques con MMPP	15.200	17.466	17.935	18.145	18.602	19.148	20.655	21.343	22.222	23.353	23.618
%	17,1%	20,6%	21,8%	21,7%	20,9%	21,04%	21,9%	22,2%	21,0%	22,0%	22,6%
DST GATA	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Buques identificados	13.788	22.244	21.049	20.252	19.067	20.049	15.408	19.755	38.414	37.531	34.547
Buques con MMPP	3.228	3.643	3.859	4.196	3.993	4.035	-	4.236	6.448	6.840	6.772
%	23,4%	16,4%	18,3%	20,7%	20,9%	20,1%	-	21,4%	16,8%	18,2%	19,6%
D.S.T. CANARIAS ORIENTAL**	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Buques identificados	-	-	-	-	-	-	-	-	864	1.065	1.894
Buques con MMPP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	289
%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15,2%
D.S.T. CANARIAS OCCIDENTAL**	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Buques identificados	-	-	-	-	-	-	-	-	2.944	3.193	3.006
Buques con MMPP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	858
%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	28,5%

* D.S.T.: Dispositivo de separación de tráfico.

** Los D.S.T. de Canarias Oriental y Canarias Occidental comenzaron a operar en diciembre de 2006.

RADIONAVISOS NÁUTICOS 2009

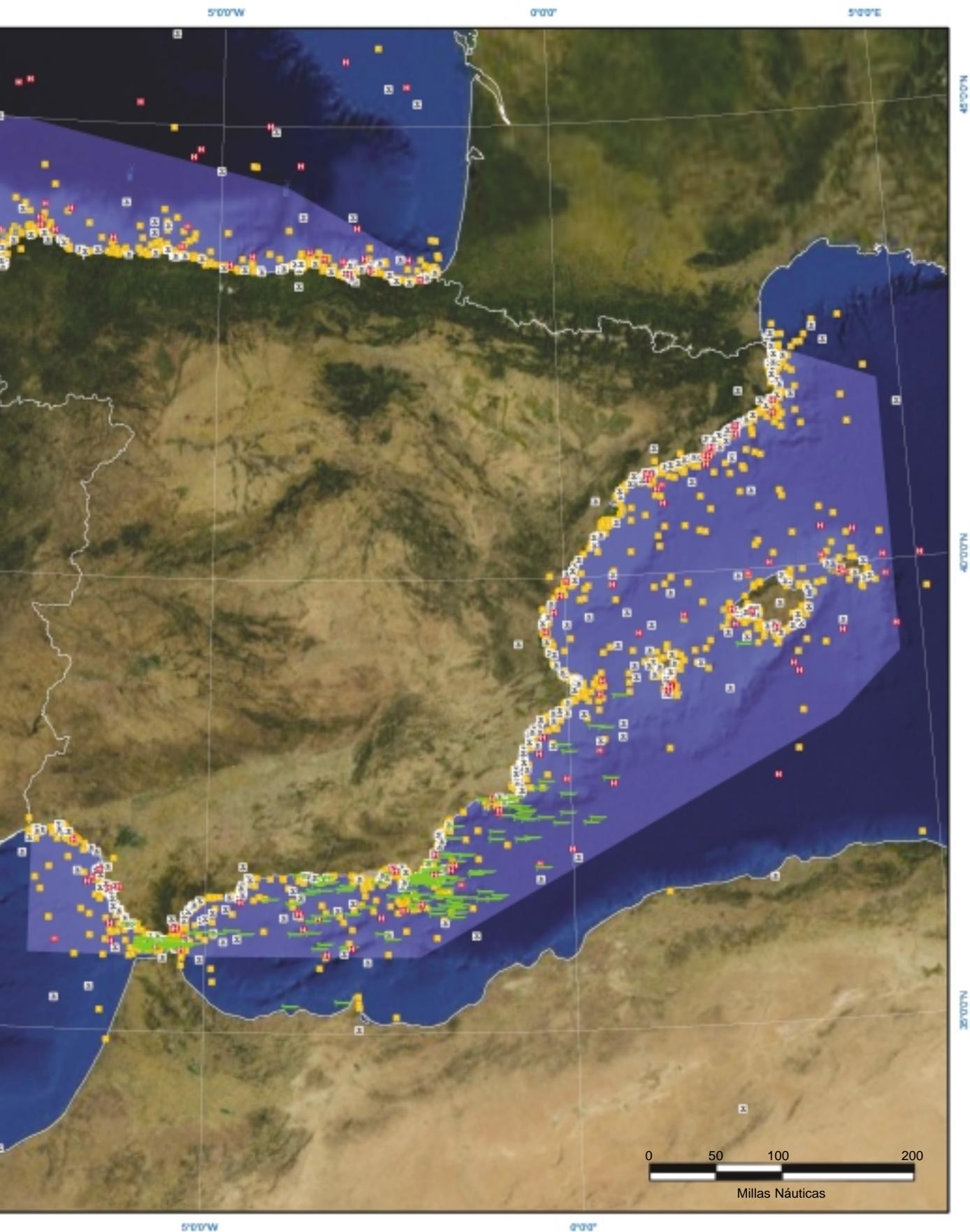
Radioavisos Generados	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total	
Costeros	181	138	142	100	96	118	95	105	99	98	94	99	1.365	54%
Locales	116	96	103	110	97	78	103	67	95	101	105	110	1.181	46%
Total	297	234	245	210	193	196	198	172	194	199	199	209	2.546	



Emergencias 2009

Tipo: SALVAMENTO-MARÍTIMO

	Falsa Alarma:	724		INMIGRACIÓN IRREGULAR*:	210
	Alarma Real:	3.074		EVACUACIÓN MÉDICA BUQUE-TIERRA*:	234
	TOTAL:	3.798		SEÑAL AUT. DE SOCORRO*:	22
			TOTAL:		466



ABORDAJE*:	13	CAIDA DE PERSONAS AGUA DESDE TIERRA*:	115	VARADA/ENCALLADURA*:	159
ACCIDENTE POR ACT. RECREAT.*:	295	COLISIÓN*:	8	VÍA DE AGUA*:	68
ACCIDENTE POR ACT. SUBACUÁT.*:	36	ESCORA*:	4	VUELCO*:	49
AUSENCIA DE NOTICIAS*:	46	HOMBRE AL AGUA*:	37	TOTAL:	2.608
AVISTAMIENTO DE BENGALAS*:	20	HUNDIMIENTO*:	39		
BUQUE A LA DERIVA/SIN GOBIERNO*:	1.668	INCENDIO/EXPLOSIÓN*:	46		
CAIDA DE AERONAVES*:	5	TERRORISMO*:	0		

* Incluidos en grupo "Alarma Real"

MEDIO-AMBIENTE:	463
SALVAMENTO-MARÍTIMO:	3.798
SEGURIDAD-MARÍTIMA:	447
SERVICIO-COMPLEMENTARIO:	320
TOTAL:	5.028

5. SERVICIOS EFECTUADOS POR LAS UNIDADES AÉREAS Y MARÍTIMAS EN 2009

MEDIOS MARÍTIMOS

BUQUES	Nº de ejercicios	Nº Total servicios	Horas navegación
M. de Cervantes	3	239	2.884
Luz de Mar	12	230	2.140
Maria Pita	3	218	1.238
Maria de Maeztu		212	1.448
Alonso de Chaves		203	1.687
Maria Zambrano	1	144	3.227
Punta Mayor		139	1.692
Clara Campoamor	23	116	5.408
Don Inda	9	97	4.022
Marta Mata		77	664
Punta Salinas		46	6.379
Boluda Mistral	1	6	111
Ibaizabal uno		6	168
Ibaizabal dos		59	700
Remolcanosa V	7	131	1.461
V.B. Antártico	9	82	766
TOTAL	68	2.005	33.995

"SALVAMARES"	Nº de ejercicios	Nº Total servicios	Horas navegación
S. Algeciras		245	886
S. Denebola		193	589
S. Mirach		189	632
S. Markab	11	159	404
S. Pollux	3	157	437
S. Sirius	11	155	440
S. Mimosa	35	150	510
S. Acrux	3	149	388
S. Alkaid	3	142	341
S. Alcyone	4	140	525
S. El Puntal		135	664
S. Diphda	4	134	393
S. Polaris		127	505
S. Suhail		125	427
S. Regulus		123	474
S. Alboran	10	123	591
S. Mirfak		112	498
S. Castor	4	109	225
S. Dubhe		108	397
S. Sargadelos		104	542
S. Rigel	9	103	250
S. Vega		98	287
S. Levante		98	382

"SALVAMARES"	Nº de ejercicios	Nº Total servicios	Horas navegación
S. Alnitak		96	361
S. Illes Pitiuses	5	95	258
S. Orion	2	94	410
S. Monte Gorbea	1	90	210
S. Algenib	5	88	279
S. Menkalinan		87	196
S. Alnilam	3	86	288
S. Mintaka	13	86	218
S. Altair	6	84	341
S. Alioth		83	255
S. Shaula	6	82	334
S. Deneb	1	81	272
S. Tenerife		79	171
S. Nunki	4	77	168
S. Mizar	4	76	275
S. Achernar	3	73	199
S. Hamal		72	196
S. Gadir		72	242
S. Alphard	12	72	278
S. Aldebaran	5	71	254
S. Atlantico	2	70	363
S. Sabik		63	191
S. Antares	1	58	173
S. Alpheratz	3	54	125
S. Capella	2	53	225
S. Bellatrix	1	48	110
S. Alonso Sanchez	1	47	131
S. Alphecca		44	131
S. Adhara	7	44	220
S. Cavall Bernat		44	154
S. Canopus		36	119
S. Sant Carles	6	34	108
S. Saiph		33	92
S. Alcor	1	20	49
S. Algol	7	14	31
S. Atria	1	5	15
TOTAL	199	5.489	18.227

"GUARDAMARES"	Nº de ejercicios	Nº Total servicios	Horas navegación
G. Concepcion Arenal	1	282	1.948
G. Caliope	1	152	2.775
G. Talia		66	3.256
TOTAL	2	500	7.979

MEDIOS AÉREOS

AVIONES	Nº de ejercicios	Nº Total servicios	Horas vuelo
SASEMAR 102	9	225	909
SASEMAR 103	5	208	816
SASEMAR 101	12	186	979
SERVIOLA DOS	2	161	663
TOTAL	28	780	3.367



Salvamento Marítimo dispone de 4 aviones, que en 2009 realizaron un total de 3.367 horas vuelo.

HELICÓPTEROS	Nº de ejercicios	Nº Total servicios	Horas vuelo
HELIMER 203	128	225	408
HELIMER 207	126	223	380
HELIMER 209	77	221	486
HELIMER 210	111	201	410
HELIMER 208	105	180	387
HELIMER 205	109	170	262
HELIMER 204	96	167	325
HELIMER 206	89	160	305
HELIMER 202	88	153	227
HELIMER 201	54	100	173
HELIMER 211	42	92	177
HELIMER 212	10	17	32
HELIMER 213	6	9	12
TOTAL	1.041	1.918	3.584



Periódicamente se desarrollan ejercicios de salvamento en los que participan unidades marítimas y aéreas.

6. LA UNIDAD DE SEGUIMIENTO Y PREDICCIÓN (USYP)

Durante los últimos años, la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima ha invertido en la adquisición de nuevos sistemas de predicción de derivas y gestión de la información océano-meteorológica de aplicación directa al salvamento en la mar y la lucha contra la contaminación. Además, ha participado activamente en proyectos de I+D+I, como el proyecto ESE00, centrado en el desarrollo de la Oceanografía Operacional y su aplicación operativa a la gestión de vertidos en la mar y el salvamento en la mar. Esta necesidad de mantenerse en la vanguardia en temas de predicción de deriva cristalizó en el año 2007 en el diseño y la puesta en marcha en el mes de Septiembre, de la Unidad de Seguimiento y Predicción (USyP), incorporándose, de forma permanente, al organigrama de la Sociedad.

La USyP, dependiente de la Dirección de Operaciones, tiene por objeto atender las necesidades de la Sociedad en cuestiones de predicción de derivas, dando un servicio de asesoramiento técnico y científico lo más completo y operativo posible, y adaptando e incorporando aquellos avances relevantes en I+D+I.

Se trata de una unidad permanente dentro de la estructura de Salvamento Marítimo, cuyo cometido es, por un lado, compendiar datos océano-meteorológicos generados rutinariamente por distintas instituciones nacionales y autonómicas, con el fin de hacerlos útiles y comprensibles para el usuario final (gestor de una crisis, medios de búsqueda, etc.). Y por otro lado, emplear estos datos para generar nueva información derivada como son las predicciones de trayectorias que se obtienen a través de modelos de derivas como el SARMAP, OILMAP o TESEO, especialmente diseñados para asesorar en labores de búsqueda en la mar y lucha contra la contaminación.

Se ha demostrado cómo estos modelos de derivas son realmente útiles en situaciones como naufragios, "hombres al agua", cayucos y pateras a la deriva, localización de contenedores a la deriva u otras emergencias relacionadas con la lucha contra la contaminación y la identificación de buques que hayan limpiado sus tanques ilegalmente. Mediante el uso de estos modelos de deriva se puede proporcionar un área de búsqueda más exacta a los medios aéreos y marítimos aumentando la probabilidad de éxito en dicha búsqueda.

Las actividades realizadas en 2009 por la USyP fueron las siguientes:

Seguimiento de emergencias

La USyP realiza a diario un seguimiento de las emergencias tipo SAR y LCC a través del SIGO realizando predicciones de derivas por petición de la dirección de Operaciones, el CNCS o cualquier otro Centro de Coordinación que requiera asesoramiento en el uso del SARMAP, el OILMAP o el TESEO.

Acción formativa SARMAP y OILMAP

Con el objetivo de impartir la formación necesaria al personal encargado de gestionar operaciones SAR, se contrató durante el año 2008 el servicio de elaboración de material didáctico multimedia y acción formativa SARMAP a través del entorno virtual de Salvamento Marítimo, realizándose el curso piloto.

Actualización de las descargas de datos meteorológicos y oceanográficos

Los datos meteorológicos y oceanográficos se obtienen a través de Puertos del Estado y de la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET).

Las predicciones de corrientes de alta resolución para la zona del Estrecho, que han permitido mejorar notablemente la calidad de las simulaciones en esta zona de la costa tan conflictiva por el alto tráfico marítimo que soporta, son proporcionadas por la Universidad de Cádiz.

Además, se gestionó con la Xunta de Galicia, la posibilidad de recibir predicciones meteorológicas y oceanográficas de más alta resolución procedentes de MeteGalicia, y que permita cubrir con mayor detalle toda la costa Gallega.

En cuanto a la consecución de datos de alta resolución para la zona del Golfo de Vizcaya, estos son facilitados por Azti.

Detección satelitaria

El grupo de expertos en detección satelitaria de vertidos en la mar (EGEMP) está estrechamente relacionado con el Proyecto MARCOAST 2006-2008 en el que participa Sasemar. Este proyecto ha servido como marco de investigación para la implantación del servicio de monitorización de vertidos mediante imágenes satélite con el que la EMSA está proveyendo a los países comunitarios.

7. ACTIVIDAD DEL CENTRO "JOVELLANOS"

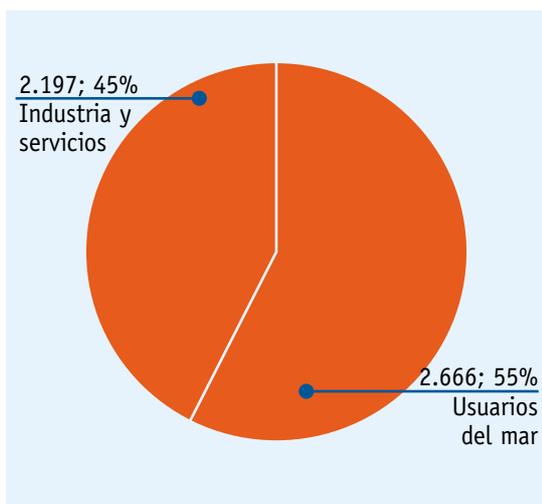
Desde su inauguración en mayo de 1993 hasta diciembre de 2009, han pasado por las aulas del Centro Jovellanos un total de 70.119 alumnos.

En 2009, los 450 cursos impartidos por el Centro

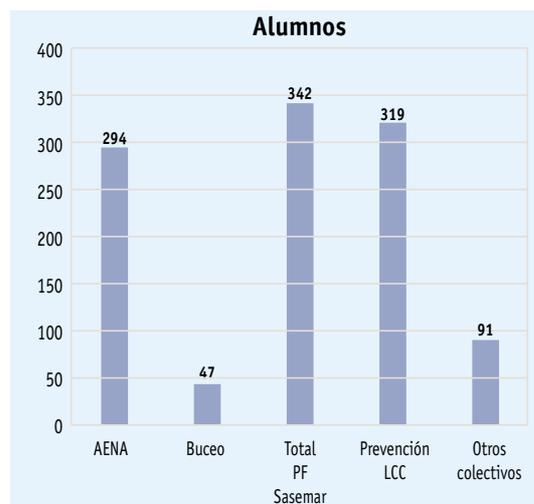
tanto en sus propias instalaciones como fuera de ellas por medio de unidades móviles o en la modalidad "on-line", contaron con la participación de 4.863 alumnos.

Distribución de alumnos por sectores

A. mar / industria y servicios



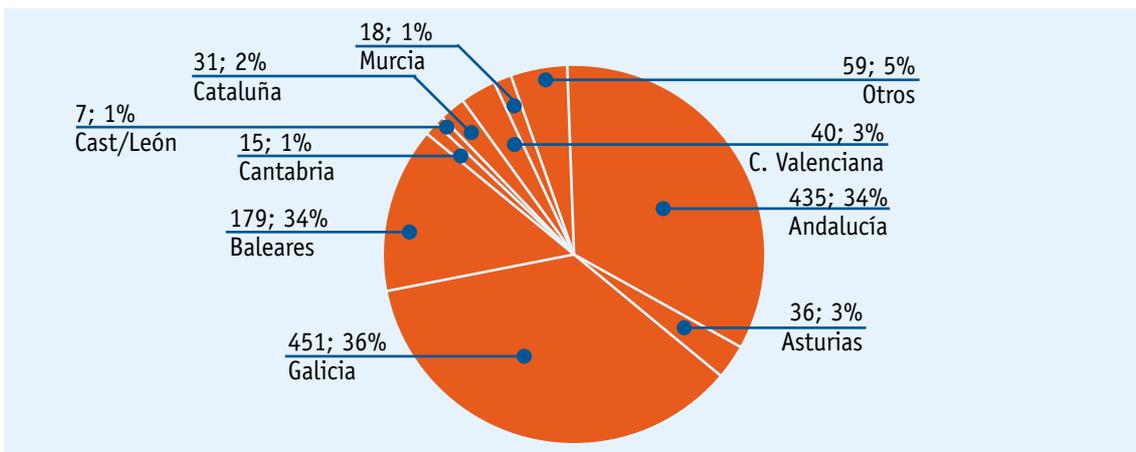
Otros



Alumnos asistentes a cursos de Prevención y Lucha contra la Contaminación (Orden FOM 555/2005)

Año	Nivel Operativo Básico	Nivel Operativo Avanzado	Nivel Superior de Dirección	TOTAL Alumnos
2005	239			239
2006	897	70	30	997
2007	578	54	126	758
2008	230	25	24	279
2009	174	28	16	198
Total	2.118	177	196	2.491

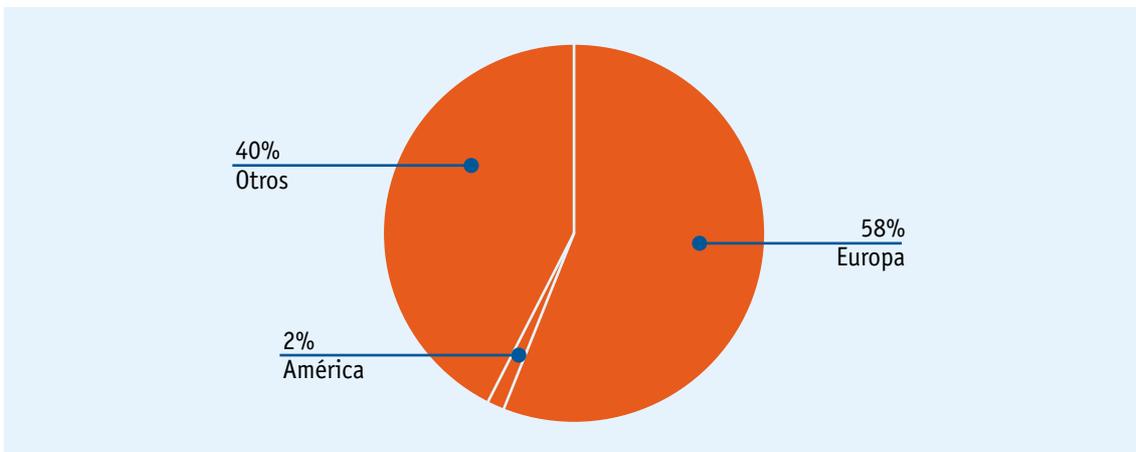
Alumnos unidades móviles. CC.AA.



Alumnos extranjeros

En 2009 se ha registrado una participación de 43 alumnos procedentes de otros países.

Procedencia de alumnos extranjeros



Área de ensayo y certificación de equipos

Pruebas en Balsas Salvavidas conforme a la ISO 9650 en un modelo de balsa de 3 capacidades diferentes a petición de la empresa NAVIMO.

Pruebas de Operatividad de dos conjuntos chaleco + radiobaliza personal a petición de la empresa INDRA.

Pruebas de Flotabilidad en un modelo de equipo para Ayuda a la Natación a petición de la empresa JANE.

8. PRESENCIA EXTERNA DE LA SOCIEDAD DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARÍTIMA

El objetivo fundamental del Área de Relaciones Externas es la difusión de la imagen de la Sociedad y de la labor de sus integrantes, así como transmitir la imagen del esfuerzo que el Ministerio de Fomento, a través de la Sociedad, aplica a la potenciación de la seguridad marítima y la lucha contra la contaminación.

Este objetivo tiene tres niveles diferenciados:

- Los Organismos oficiales, nacionales, extranjeros, autonómicos y locales, la coordinación de su conjunto para obtener la máxima eficacia y mejora de la imagen.
- Empresas y organismos privados e instituciones relacionadas con el sector marítimo.
- Usuarios marítimos y ciudadanos en general.

En este sentido, la Sociedad colabora con otros organismos públicos con el objetivo de apoyar la difusión de la contribución que la Administración Marítima realiza para elevar los niveles de seguridad marítima y contribuir a un uso seguro de la mar.

Entre los actos externos realizados en 2009 cabe destacar:

- Presentación de medios de Salvamento Marítimo, E/S "SALVAMAR MINTAKA" y del "HELIMER AW139" en Barcelona, junto con la presentación de la campaña de seguridad para la náutica de recreo, por parte del Delegado del Gobierno en Cataluña y el Secretario General de Transportes (08.07.09).
- Presentación de medios de Salvamento Marítimo, E/S "GUARDAMAR CALÍOPE" y del "HELIMER

AW139" en Almería, junto con la presentación de la campaña de seguridad para la náutica de recreo, por parte del Subsecretario de Fomento (13.07.09).

- Presentación de medios de Salvamento Marítimo, B/S "MARTA MATA" y del "HELIMER AW139" en Palma de Mallorca, junto con la presentación de la campaña de seguridad para la náutica de recreo, por parte del Delegado del Gobierno en Baleares y el Director General de la Marina Mercante (21.07.09).
- Presentación de la E/S "GUARDAMAR CONCEPCION ARENAL" y del Buque Recogedor "Urania Mella" en A Coruña por parte del Ministro de Fomento (17.08.09).

En colaboración con la Dirección General de la Marina Mercante, se han preparado los siguientes actos:

- Jornadas Hispano-Marroquíes, en Algeciras, con ejercicio de Salvamento en Tánger.
- Memorando de entendimiento Hispano-Argelino (8 y 9 de Junio 09) Visita de altos cargos Servicios Centrales de Salvamento Marítimo y CNCS (Madrid, 12.02.08).

Se ha participado en las siguientes ferias y jornadas:

- World Fishing Exhibition (Vigo / 16-19 Sept. 2009).
- Salón Náutico Internacional de Barcelona (Barcelona/Nov. 2009).

9. EXPOSICIÓN SOBRE EL 15 ANIVERSARIO DE LA SOCIEDAD DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARÍTIMA

El Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General de la Marina Mercante y de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, en colaboración con Cruz Roja Española, llevó a cabo durante el año 2008 y 2009 una exposición con motivo del 15 aniversario de Salvamento Marítimo.

La exposición, que recorrió 17 ciudades españolas, fue un homenaje y reconocimiento al trabajo realizado por los trabajadores que forman parte de la Sociedad.

A lo largo de los 14 paneles se describió la evolución de las Asociaciones que se han encargado de salvaguardar la vida humana en la mar a lo largo de la historia hasta nuestros días incluyendo a la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos creada en el siglo XIX y a Cruz Roja Española. Además de ello, el visitante visualizó la historia y desarrollo de Salvamento Marítimo y el despliegue de los recursos propios, tanto humanos como materiales a lo largo de la costa española desde su creación en 1993.

En la exposición se mostraron maquetas de los últimos medios marítimos y aéreos que el Ministerio de Fomento ha incorporado a través del Plan Nacional

de Salvamento 2006-2009, cuya dotación económica asciende a 1.023 millones de euros. El visitante visualizó maquetas del buque polivalente "Don Inda", del remolcador "María Pita", una maqueta de los nuevos aviones CN 235-300 y una reproducción del nuevo modelo de helicóptero que se está incorporando a la flota aérea: el Agusta Westland, entre otros elementos.

A través de esta exposición, el visitante también pudo conocer algunas de las herramientas necesarias para realizar las labores de salvamento marítimo y lucha contra la contaminación marina a través de fotografías y material real, maquetas de unidades, uniformes de los efectivos de Cruz Roja y Salvamento Marítimo, etc.

La descripción del itinerario de la exposición "15 Años de Salvamento Marítimo" fue la siguiente:

- Cádiz - Palacio de Congresos (2-4 Oct. 2008).
- Las Palmas - Edificio de la Autoridad Portuaria (15-19 Oct. 2008).
- Santa Cruz de Tenerife - Edificio de la Autoridad Portuaria (22-26 Oct. 2008).



La exposición mostró a los ciudadanos la labor que los profesionales de Salvamento Marítimo han desarrollado desde el año 1993.



La equipación de los técnicos de Operaciones Especiales se mostró en la exposición, que recorrió 17 ciudades españolas.

- Palma de Mallorca - "Estación Intermodal" (11-14 Dic. 2008).
- Cartagena - Edificio de la Autoridad Portuaria (18-21 Dic. 2008).
- Almería - Edificio de la Autoridad Portuaria (8-11 Ene. 2009).
- Algeciras - Torre del Espolón (15-18 Ene. 2009).
- Huelva - "IFAPA" Centro de Huelva (22-25 Ene. 2009).
- Vigo - "Estación de Ría de A Laxe" (05-08 Feb. 2009).
- A Coruña - Carpa en los Jardines Méndez Núñez (12-15 Feb. 2009).
- Gijón - Edificio de la Autoridad Portuaria (19-22 Feb. 2009).
- Santander - "Estación Marítima" Puerto de Santander (26 Feb.-1 Mar. 2009).
- Bilbao - "Museo Marítimo Ría de Bilbao" (4-31 Mar. 2009).
- Madrid - "Arquerías del Ministerio de Fomento" (15-30 Abr. 2009).
- Tarragona - Edificio de la Autoridad Portuaria (20-23 Nov. 2008).
- Valencia - "Edificio del Reloj" de la Autoridad Portuaria (27-30 Nov. 2008).
- Castellón - "Edificio Moruno" de la Autoridad Portuaria (4-7 Dic. 2008).



Maqueta del buque polivalente de salvamento y lucha contra la contaminación "Don Inda", de 80 metros, 228 toneladas de tiro y una capacidad de recogida, almacenamiento y trasvase de 1.749,8 metros cúbicos de residuos de la mar mediante un sistema de brazos de barrido.



El "María Pita" probando su sistema fi-fi 1 contra incendios y un avión EADS CASA dirigiéndose a su base tras haber realizado una patrulla de vigilancia.

PLAN NACIONAL DE SALVAMENTO 2006-2009



1. PLANTEAMIENTOS PREVIOS

Desde la publicación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, que insta la Administración Marítima Civil, hasta la fecha, se han aprobado cuatro Planes de Servicios Especiales de Salvamento de la Vida Humana en la Mar y de la Lucha contra la Contaminación del Medio Marino (Plan Nacional de Salvamento) que se han desarrollado en periodos cuatrienales, concretamente los planes de salvamento marítimo que corresponden a los periodos 1994-1997, 1998-2001, 2002-2005 y 2006-2009.

Por medio de estos planes, los diferentes gobiernos han plasmado numerosas actuaciones, tanto de índole normativa como de pura ejecución, encaminadas a potenciar la seguridad marítima y de la navegación en las aguas del mar territorial español y a la ordenación general del sector.

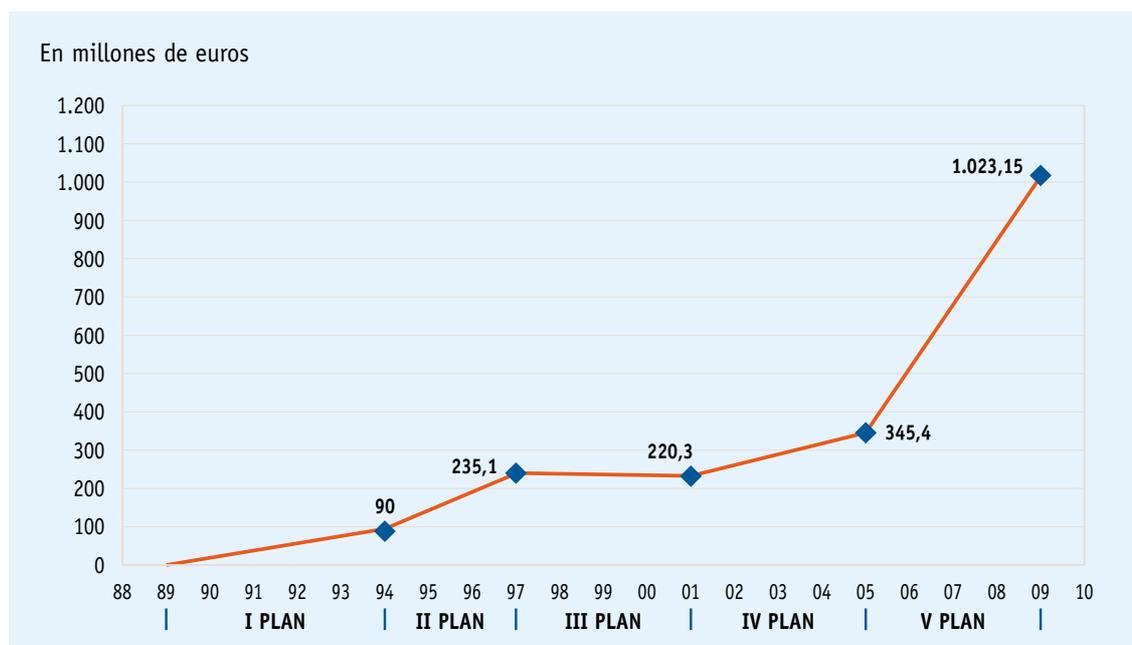
Como medida excepcional de transición entre el PNS 2002-2005 y el PNS 2006-2009, el Ministerio

de Fomento aprobó en el año 2004 un plan de dotación de medios denominado Plan Puente para adelantar la ejecución de una serie de actuaciones consideradas necesarias para cubrir las carencias existentes en el ámbito de la lucha contra la contaminación marítima y la protección de la vida humana en la mar.

El PNS 2006-2009 fue aprobado en el Consejo de Ministros el 5 de mayo de 2006. La prioridad de este plan ha sido la potenciación de la seguridad marítima mediante una renovación profunda de la flota marítima y aérea de Salvamento Marítimo, así como de los recursos de la Sociedad.

El Plan 2006-2009, fue dotado con 1.023 M€ correspondiendo 516M€ a inversiones y 507M€ a la cobertura económica de la operación y el mantenimiento, lo que es equivalente a multiplicar por 6,6 la inversiones y por 2,3 la cobertura económica de la operación y el mantenimiento del Plan anterior.

En el siguiente gráfico se detalla la inversión de cada uno de los Planes Nacionales de Salvamento.



2. OBJETIVOS BÁSICOS

La Ley 27/1992, de 24 de Noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, establece en su artículo 87 *“El Gobierno, a propuesta del Ministro de Obras Públicas y Transportes, aprobará el Plan nacional de servicios especiales de salvamento de la vida humana en la mar y de la lucha contra la contaminación del medio marino. Los planes que en esta materia aprueben las Comunidades Autónomas competentes deberán acomodarse a las directrices sobre movilización y coordinación de recursos que figuren en el Plan nacional. El citado Plan tiene como objetivos básicos”:*

- **Coordinar la actuación de los distintos medios** capaces de realizar operaciones de búsqueda, salvamento de vidas humanas y lucha contra la contaminación marina, pertenecientes a las diversas Administraciones, así como a instituciones públicas y privadas.
- **Implantar un sistema de control de tráfico marítimo** que cubra la totalidad de nuestras costas, mediante el establecimiento de Centros Coordinadores Regionales y Locales.
- **Potenciar los medios de salvamento y lucha contra contaminación marina** ya existentes y **formar al personal especializado** que será el responsable de la dirección y coordinación de las operaciones de búsqueda y salvamento y lucha contra la contaminación marina.

A. Marco estratégico

El marco estratégico establecido para los objetivos del Plan Nacional 2006-2009 es: *“Potenciar el sistema de salvamento marítimo y lucha contra la contaminación marina, basándolo en recursos y medios propios, gestionados y operados por la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima -elemento troncal del sistema-, bajo la dirección de la Administración Marítima, de forma que permita articular una respuesta oportuna, convenientemente coordinada con otras Administraciones y Organismos, frente a cualquier tipo de incidentes marítimos”*

B. Objetivos generales del Plan Nacional de Salvamento 2006-2009

- **PREVENCIÓN:** establecer un adecuado sistema de prevención que permita reducir las emergencias marítimas y los episodios de contaminación.
- **REACCIÓN ANTE INCIDENTES:** mejorar la respuesta a las emergencias marítimas mediante:
 - El incremento de medios y sus capacidades.
 - La incorporación de medios y equipos de los que se carecía.
 - La reducción de los tiempos de respuesta.
- Prestar **ESPECIAL ATENCIÓN** a sectores de actividad con **riesgos singulares**.



Un remolcador de Salvamento Marítimo (Ministerio de Fomento), un buque de la Armada (Ministerio de Defensa) y una patrullera de la Guardia Civil (Ministerio del Interior) realizan un ejercicio de entrenamiento. El objetivo de los simulacros es reforzar y evaluar la cooperación operativa entre las diferentes Administraciones implicadas.

C. Objetivos específicos del Plan Nacional de Salvamento 2006-2009.

En cuanto al SISTEMA DE PREVENCIÓN:

Desarrollar los sistemas preventivos que permitan reducir las emergencias y, en su caso, sus efectos negativos, e implantar un sistema eficaz de prevención de la contaminación marina, a través de:

- **FORMACIÓN:**

- Elevar los niveles de conocimiento y preparación de los profesionales y usuarios del mar.

- **INSPECCIÓN:**

- Mantener la flota de **bandera española en la Lista Blanca del MOU de París.**
- Incrementar el tiempo dedicado a las **inspecciones MOU** en, al menos, un 30%.
- Incrementar el número y amplitud de las **inspecciones a la flota pesquera**, al menos, en un 20%.

- **VIGILANCIA:**

- Incrementar el seguimiento activo del tráfico marítimo a través de la **implantación del AIS** antes de finalizar 2006 con cobertura de toda la costa española.
- **Vigilancia aérea** del cumplimiento de las instrucciones de la A. Marítima.
- Desarrollar un adecuado programa disuasorio de **los vertidos contaminantes**, y de identificación y sanción de los infractores, mediante la dedicación de al menos, 2.000 horas anuales de **patrullaje aéreo.**

- **NORMATIVA:**

- Elevar las **exigencias de seguridad en la flota pesquera y de recreo** mediante normativa específica.

En cuanto al SISTEMA DE RESPUESTA:

1. Renovar, modernizar e incrementar la dotación de los medios propios de la Administración Marítima, reduciendo los tiempos de respuesta:

- Presencia física de una embarcación rápida en cualquier punto del mar dentro de las 15 millas desde la costa española, en un máximo de 75 minutos.
- Duplicar la capacidad de rescate mediante embarcaciones rápidas en las áreas de emergencias de pateras.
- Reducción de los tiempos de respuesta de los remolcadores en 40 minutos, en razón de la dedicación exclusiva.
- Presencia física de un helicóptero de salvamento en cualquier punto del mar dentro de las 25 millas desde la costa española, en un máximo de 60 minutos.
- Incrementar en un 75% la potencia disponible de tiro en remolque.

2. Incrementar los recursos humanos de la Administración Marítima y perfeccionar sus procedimientos de actuación

3. Establecer un sistema eficaz de lucha contra la contaminación marina, que comprenda procedimientos, recursos materiales y humanos específicos, con objeto de minimizar los efectos negativos de estos episodios.

- Incrementar la capacidad de recogida de contaminantes hasta 7.300 m³ (2009).
- Presencia física de un helicóptero de salvamento en cualquier punto del mar dentro de las 25 millas desde la costa española, en un máximo de 60 minutos.
- Reducir a la cuarta parte los tiempos de respuesta de posicionamiento de equipos y medios de actuación submarina y de lucha contra la contaminación.
- Disponer de un sistema de vigilancia aérea hasta ahora inexistente.

3. NIVEL DE EJECUCIÓN POR PROGRAMAS

3.1. PROGRAMA DE MEDIOS DE SALVAMENTO Y LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN

PROGRAMAS DEL PLAN 2006-2009 Y PLAN PUENTE

- Modernización y rejuvenecimiento de las unidades marítimas y aéreas.
- Incremento del número de unidades y de su capacidad.
- Adquisición e incorporación de medios no existentes hasta el momento.

RESULTADOS DEL PLAN 2006-2009 Y PLAN PUENTE

Puesta en servicio de nuevos medios adicionales a los ya existentes: 21 salvamares, 4 patrulleras, 4 buques polivalentes, 4 buques remolcadores, 8 helicópteros, 4 aviones, 5 bases estratégicas.

Inversión comprometida o ejecutada: 506,9 M€ de los que 80,2 corresponden al Plan Puente

FLOTA MARÍTIMA

Flota de Salvamares

- Desde marzo de 2004 se han puesto en servicio **19 Salvamares adicionales** (18 de ellas de nueva construcción y 21 m de eslora). Dos unidades más se encuentran en construcción con entrega prevista en los próximos meses.
- **La flota actual de Salvamares es de 55 unidades** (un 37,5% más que en 2004). En Canarias se ha duplicado la flota de Salvamares (5 en 2004, 10 en la actualidad). Se han creado 12 nuevas bases de Salvamares y 3 Salvamares realizan las coberturas de varadas y/o refuerzos puntuales. Cuatro unidades han sido retiradas –las más obsoletas–, siendo sustituidas por otras tantas de nueva construcción.
- Se ha dotado 1 tripulante adicional a todas las Salvamares que trabajan en zonas de emergencias de pateras (12 Salvamares).
- Se han introducido mejoras en las Salvamares existentes: cascos de comunicaciones, redes de rescate, modificación de la zona de rescate,...

Inversión comprometida o ejecutada: 34,9 M€, de los que 6,3 M€ corresponden al Plan Puente.

Flota de patrulleras SAR

- Se ha finalizado la construcción de 4 “Guardamares” de 32 m de eslora, 27 nudos de velocidad, y 20 tons de tiro.

Inversión comprometida o ejecutada: 24,3 M€.

Flota de buques remolcadores de salvamento

- Se han puesto en servicio 4 buques de salvamento de 40 m de eslora, 60 tons de tiro, y 13 nudos de velocidad. Tres unidades más se encuentran en construcción con entrega prevista a lo largo del año 2010.

Inversión comprometida o ejecutada: 78,7 M€.

Flota de buques polivalentes

- **Se han puesto en servicio 4 buques polivalentes de nueva construcción**, “Luz de Mar”, “Miguel de Cervantes”, “Don Inda” y “Clara Campoamor”, prestando cobertura respectivamente a la zona SAR canaria, a la fachada Sur-Estrecho, a la galaico-cantábrica y a la Mediterránea.
- El “Luz de Mar” y el “Miguel de Cervantes” tienen 56 m de eslora y 10.300 CV de potencia. El “Don Inda” y el “Clara Campoamor” son buques de 80 m de eslora y 20.600 CV de potencia. Como buques de salvamento tienen una potencia de tiro de remolque de 128 tons y 228 tons respectivamente. Como buques antipolución disponen de 2 sistemas de recogida de contaminación y una capacidad de almacenamiento de 300 m³ y 1.750 m³ respectivamente.

Entre los 4 suman 4.075 m³ de capacidad de recogida de sustancias contaminantes y 712 tons de tiro.

Inversión ejecutada: 101,2 M€, de los que 72,5 M€ corresponden al Plan Puente.

Buque recogedor de contaminación de gran capacidad

- Se ha contratado el fletamento con opción a compra de **una unidad marítima con 3.100 m³ de capacidad** de almacenamiento a bordo de productos contaminantes. El "Urania Mella" tiene su base en A Coruña.

Inversión comprometida: 8,35 M€.

FLOTA AÉREA

Flota de helicópteros

- Desde marzo de 2004 **se han puesto en servicio 6 helicópteros adicionales** de nueva construcción, cuyas principales características son: velocidad 165 nudos, radio de operación superior a 250 millas con 20' de operación en el lugar, capacidad en alta densidad de 13 personas, 2 grúas en tandem de 272 Kg. c/u, y cámara FLIR (visión nocturna).
- **Están en construcción 2 helicópteros adicionales.**
- **En la actualidad hay 10 unidades en servicio** (el doble que en 2004), 6 propias y de nueva construcción y 4 fletadas.
- Se ha llevado a cabo el incremento de las tripulaciones necesario, que permite su permanencia continua en las bases, reduciendo el tiempo de respuesta.

Inversión comprometida o ejecutada: 96,7 M€.

Flota de aviones

- Desde abril de 2006 estuvieron operativas 4 **aeronaes BEEHCRAFT BARON B-55** de forma provisional y hasta la incorporación de los aviones que estaban en construcción.
- **Desde el verano de 2007 están operativos tres aviones de nueva construcción.** Se trata de aviones CN-235 300 especialmente configurados y dotados del equipamiento tecnológico más avanzado para las misiones de búsqueda, salvamento y lucha contra la contaminación.
- Con base en los aeropuertos de Las Palmas, Valencia y Santiago, prestan servicio respectivamente a la zona SAR canaria, al Mediterráneo y Sur peninsular, y a la fachada galaico-cantábrica. Una vez incorpo-

rados los aviones de nueva construcción, se mantiene en el aeropuerto de Almería una aeronave BEEHCRAFT BARON B-55 para cubrir el extremo suroriental peninsular, es decir, **se cuenta con una flota de 4 aviones.**

Inversión ejecutada: 91,9 M€.

RED DE BASES

Red de bases de salvamento y lucha contra la contaminación

- **Se han puesto en servicio 5 nuevas Bases estratégicas** (Santander, Castellón, Sevilla, Cartagena y Tenerife). Junto con la existente en A Coruña, constituyen una red de 6 Bases de almacenamiento, mantenimiento y gestión de material de salvamento y lucha contra la contaminación.
- El material en estas Bases se compone de barreras, Skimmers, globos de reflotamiento, bombas de achique, de trasiego de combustible y material absorbente. Se ha dotado a todas las bases de carretillas elevadoras, camiones con remolque y grúa, vehículos todo terreno, etc. Además, se está dotando a las bases con distintos materiales para completar sus equipos: absorbentes, herramientas, eslingas, cabos, cadenas, mangueras, latiguillos, bombas neumáticas Sand Piper, globos de elevación submarina, etc.
- Se han adquirido **2 mini-ROV y un robot submarino work-class.** Actualmente, está en ejecución el contrato de adquisición de una **campana de buceo.**

Inversión comprometida o ejecutada: 32,6 M€ de los que 1,4 M€ corresponden al Plan Puente.

Red de bases de actuación subacuática

Se encuentran en servicio desde inicios de 2006, **2 Bases permanentes en A Coruña y Cartagena** con material de buceo, cámara hiperbárica y equipos de intervención, y un equipo con disponibilidad 24 horas/365 días compuesto por 4 buceadores especializados y 1 coordinador, así como **4 Bases operativas** de equipos de actuación submarina (Baleares, Canarias, Cataluña y Estrecho), con material de buceo y equipos de intervención, y un equipo de buceadores especializados.

EVOLUCIÓN DE LOS MEDIOS DE RESCATE Y LCC

UNIDADES	2004	Noviembre 2009	Fin PNS 2006-2009
Salvamares	40	55	55
	(100% propias)		
Guardamares	0	4	10
	(100% propias)		
Remolcadores	12	11	10
	(25% propios)	(64% propios)	(100% propios)
Buques polivalentes	0	4	4
	(100% propios)		
Buque recogedor	0	1	1
Aviones	0	4	4
	(75% propios)		
Helicópteros	5	10	10
	(0% propios)	(60% propios)	(80% propios)
Bases estratégicas	2	6	6
Bases subacuáticas	1	6	6
TOTAL	60	101	106

3.2. PROGRAMA DE CENTROS PERIFÉRICOS INCREMENTO Y ADECUACIÓN DE LOS RECURSOS HUMANOS Y MATERIALES DE LAS CAPITANÍAS MARÍTIMAS

Hay que resaltar la materialización de la nueva estructura dada por el Real Decreto 638/2007 por el que se regulan las Capitanías Marítimas y los Distritos Marítimos con sus características particulares y flexibilidad de la nueva estructura organizativa interna de la propia Capitanía Marítima para ajustarse a las necesidades y circunstancias específicas de cada una de ellas, así como a las variaciones que en una misma Capitanía se pueden producir en el tiempo por cambios en la actividad, disposición de recursos humanos, etc.

En el año 2004 existía una deficiencia muy importante en el número de efectivos disponible en los servi-

cios periféricos (Capitanías Marítimas) tanto de personal técnico como administrativo que estaba provocando importantes problemas para que dichos servicios pudieran abordar mínimamente sus funciones, problema que estaba agravado por la fuerte distribución periférica que tiene la DGMM, con 110 centros de trabajo (30 Capitanías y 80 Distritos marítimos).

Durante el periodo 2004-2008 se ha conseguido incrementar de forma muy notable el número de efectivos de la DGMM (Servicios Centrales y Periféricos) tanto en personal administrativo como técnico.

El personal técnico se ha incrementado en el periodo 2004-2008, tanto mediante la creación de plazas nuevas como en la incorporación de personal, mediante las diferentes Ofertas de Empleo Público:

Ejercicio	Técnicos Marítimos	Ingenieros Navales	Subinspector	Total
2004	18	7	7	32
2005	28	8	5	36
2006	17	19	6	42
2007	11	22	14	47
2008	20	15	12	47
Total	89	71	44	204

El personal administrativo de los servicios periféricos se ha incrementado en el periodo 2004-2008 mediante la creación en 2005 de 87 plazas nuevas.

Además se han creado 4 plazas de Consejeros técnicos de Seguridad y medio ambiente, nivel 28 con el fin de realizar una coordinación especial entre la DGMM, las Capitanías Marítimas y los medios de salvamento y prevención de lucha contra la contaminación de la zona de responsabilidad.

Paralelamente se ha realizado una mejora en los niveles mediante su reclasificación a otros superiores y mejorado las retribuciones.

Igualmente se ha mejorado la cobertura por accidentes laborales del personal teniendo en cuenta las especiales condiciones del desempeño de su trabajo al realizar la función inspectora y de control a bordo de buques mercantes, de pesca y de recreo, así como en astilleros y talleres de reparación, etc.

En lo relativo a procedimientos, la Dirección General de la Marina Mercante ha elaborado un estudio para la evaluar la posibilidad de desarrollar un Programa Estratégico de Simplificación de los Procedimientos Administrativos.

El resultado de dicho estudio puso de manifiesto la necesidad de abordar un ambicioso programa que se ha definido como de "Racionalización y Simplificación de los Procedimientos Administrativos" que pretende compilar los procedimientos derivados de las funciones que la Ley 27/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante atribuye a esta Administración Marítima.

El objeto del proyecto es mejorar la gestión administrativa de la organización, incrementando la transparencia

de su gestión, reduciendo los plazos de tramitación, estandarizando los impresos que los ciudadanos deben cumplimentar y, en consecuencia, mejorando sustancialmente el nivel de servicio y atención que se ofrece a los ciudadanos.

Nuevas construcciones y rehabilitaciones de edificios

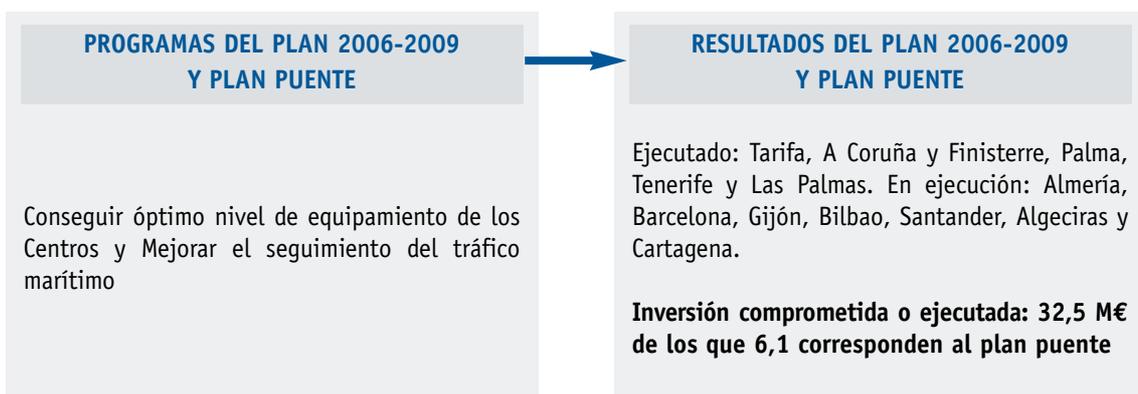
Hay que destacar las siguientes obras nuevas realizadas:

- Capitanía Marítima de Málaga.
- Capitanía Marítima de Pasajes.
- Capitanía Marítima de Ferrol.
- Distrito marítimo de Bayona.
- Distrito marítimo de Adra.
- Distrito marítimo de Sagunto.
- Distrito marítimo de Arrecife de Lanzarote.
- Distrito marítimo de Isla Cristina.
- Distrito marítimo de Fuerteventura.

Y las siguientes rehabilitaciones de edificios existentes:

- Rehabilitación de la fachada de Servicios Centrales.
- Distrito marítimo de Mahon.
- Capitanía Marítima de Barcelona.
- Distrito marítimo de Ciudadela (Menorca).

Completar la renovación del equipamiento tecnológico



Desde marzo de 2004 se está llevando a cabo la renovación, modernización y mejora del equipamiento de control en los Centros de Coordinación de Salvamento (CCS), habiéndose ejecutado en **Tarifa (parcial), A Coruña y Finisterre**, donde se ha puesto en servicio la nueva Estación Remota situada en el Chan das Lagoas, dotada de equipamientos de alta tecnología, que ha permitido mejorar sensiblemente el seguimiento del tráfico marítimo en el Dispositivo de Separación de Tráfico de Finisterre. La modificación de este Dispositivo con dos vías adicionales alejadas para el tráfico de buques con mercancías peligrosas, fue aprobada en la OMI en diciembre de 2003, entrando en vigor en junio de 2004.

También se ha llevado a cabo la renovación del equipamiento en **los CCS en Tenerife y Las Palmas**, donde se ha ampliado notablemente la cobertura radar y de comunicaciones con el fin de dar cumplimiento a las medidas asociadas a la entrada en vigor el 1 de diciembre de 2006 de la Zona Marítima Especialmente Sensible de las Islas Canarias, de los nuevos Dispositivos de Separación del tráfico marítimo entre las islas de Gran Canaria y Tenerife y entre Gran Canaria y Fuerteventura, así como las zonas a evitar por la navegación mercante en todas las islas que conforman el archipiélago canario y el Sistema de Notificación Obligatoria (CANREPORT).

En los **CCS de Almería, Barcelona, Gijón, Bilbao, Santander, Algeciras y Cartagena** se están también ejecutando los contratos de renovación del equipamiento completo, ampliándose las coberturas en Barcelona y Almería, en este último caso para cubrir adecuadamente el Dispositivo de Separación de Tráfico de Cabo de Gata, cuya modificación –alejándolo de la costa, en aguas internacionales– aprobada por la OMI, entró en vigor el 1 de diciembre de 2006.

Está en ejecución la renovación de la parte pendiente del CCS Tarifa, y la estación de OM/OC de Finisterre.

El CCS de Palma se ha trasladado a unas nuevas dependencias provisionales hasta el fin de la reforma del edificio de la Capitanía Marítima y se han renovado parcialmente los equipamientos del mismo, que se prevé completar en los próximos meses.

El CCS de Cartagena cambió su ubicación definitiva, aprovechando tal circunstancia para renovar una parte de su equipamiento. Actualmente se está trabajando en la puesta en marcha de dos nuevas estaciones

remotas que permitirán ampliar la cobertura de comunicaciones y radar del Centro.

Inversión comprometida o ejecutada: 32,5 M€, de los que 6,14 M€ corresponden al Plan Puente.

AIS

Asimismo desde diciembre 2006, está finalizada la **implantación del sistema AIS** (Identificación Automática de Buques) con cobertura de toda la costa española.

ADQUISICIÓN DEL EQUIPAMIENTO NECESARIO PARA DAR CUMPLIMIENTO A LAS MEDIDAS ASOCIADAS AL DST ALMERÍA Y LA DECLARACIÓN DE LA ZMES DE CANARIAS

Dentro de la renovación del equipamiento de los CCS de Las Palmas, Tenerife y Almería se incluyen las dotaciones complementarias que permiten dar cobertura:

- Al Dispositivo de Separación de Tráfico de Cabo de Gata, cuya modificación –alejándolo de la costa, en aguas internacionales– aprobada por la OMI, entró en vigor el 1 de diciembre de 2006.
- A los dos Dispositivos de Separación de Tráfico de Canarias, situados al este de las islas de Tenerife y Gran Canaria, que junto con las zonas de exclusión a determinado tipo de tráficos, y al reporte obligatorio para cierto tipo de buques que penetren o salgan de la línea envolvente del archipiélago canario, constituyen las medidas asociadas a la declaración por la OMI de Canarias como Zona Marítima especialmente sensible, en vigor desde el 1 de diciembre de 2006.

INCREMENTAR LA EFICACIA DE LAS COMUNICACIONES RADIOMARÍTIMAS (SMSSM)

La Dirección General de Marina Mercante, adjudicó por concurso público, en agosto de 2008, el contrato de "Prestación del Servicio de comunicaciones de Socorro para la Seguridad de la Vida Humana en el mar", con una duración de cuatro años, prorrogables por otros cuatro, y con un importe total de 42,5 millones de euros.

Para la ejecución del servicio de comunicaciones de Socorro Marítimo, se ha creado una nueva red de estaciones transmisoras y receptoras en emplazamientos estratégicos del litoral español, que han mejorado la

cobertura en las zonas de navegación, así como la disposición de los CCR y está operativa desde el pasado mayo.

El servicio asociado al contrato comprende la escucha permanente de los canales de socorro, 24 horas los 365 días del año, de acuerdo con lo establecido por OMI (Organización Marítima Internacional), en el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima y, en caso de emergencia, el apoyo en las comunicaciones de socorro a SASEMAR, responsable de la coordinación de las operaciones de rescate.

Además de este servicio principal de escucha, el contrato prevé la realización de las tareas de transferencia de las llamadas de socorro a SASEMAR, la radio-transmisión de los Avisos a los Navegantes: tales como mensajes de seguridad, de urgencia, los boletines de información meteorológica, y cursar el tráfico del servicio radiomédico.

AIS DE LARGA DISTANCIA

El sistema de Identificación y seguimiento de largo alcance de los buques en todo el mundo, Long Range Identification and Tracking (LRIT), proporciona la identificación y seguimiento de buques de manera global.

Así el LRIT se convierte en una herramienta potente para las Autoridades que reciben información con suficiente antelación para predecir y evaluar riesgos potenciales de buques operados bajo sus banderas, de buques extranjeros que buscan la entrada a un puerto y de buques de bandera extranjera operados en las proximidades de las costas del propio país.

El LRIT es además una herramienta de valor añadido para garantizar la seguridad en el mar, para ayudar a las actividades de localización y salvamento y para la protección del medio marino.

El 26 de mayo de 2006, el Comité MSC 82 de la Organización Marítima Internacional (OMI) adoptó una enmienda al capítulo V de SOLAS incluyendo una nueva regla 19-1 sobre "Identificación y seguimiento de largo alcance de los buques" en todo el mundo (conocida por sus siglas como LRIT), que entró en vigor el 1 de enero de 2008. Las obligaciones de los buques de transmitir información LRIT y los derechos y obligaciones de los Gobiernos Contratantes y de los servicios de búsqueda y rescate para recibir información LRIT están establecidos en el capítulo V/19-1 del Convenio SOLAS de 1974 modificado.

Estado de integración y Estadísticas de los Buques Españoles

A fecha de 31 de Agosto de 2009, son 251 los buques de pabellón español obligados a disponer de un equipamiento con el que transmitir información LRIT.

RADIO AVISOS

El servicio mundial de radioavisos náuticos (SMRN) forma parte del SMSSM (Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima) y por tanto del concepto de seguridad marítima. Desde el año 2007 el Centro Nacional de Coordinación de Salvamento Marítimo presta este servicio.

SIGO

Se ha desarrollado el **Sistema de Información y Gestión de Operaciones (SIGO)** con el fin de mejorar e incrementar sus funcionalidades. La última versión implementada en el mes de junio de 2009 desarrolla entre otros las siguientes aplicaciones: nuevo módulo de radiobalizas, visor GIS en web con cálculo de distancia mínima a la costa, mejora del módulo de intervenciones e inoperatividades, adaptaciones para cumplimiento de SafeSeaNet.

3.3. PROGRAMA DE FORMACIÓN Y PREVENCIÓN

El programa comprende las siguientes actuaciones:

- 1. Formación de los profesionales de salvamento marítimo y lucha contra la contaminación.**
- 2. Formación y sensibilización de los usuarios del mar.**
- 3. Ampliación y mantenimiento de las instalaciones del Centro de Seguridad Marítima Integral Jovellanos.**
- 4. Fortalecimiento de la función inspectora.**
- 1. Formación de las personas que integran el sistema público de salvamento marítimo y lucha contra la contaminación.**

Los profesionales de Salvamento Marítimo constituyen uno de sus principales activos, dada la alta cualificación del colectivo y el alto grado de identificación con la actividad desarrollada.

Plan de Formación

La formación de los operadores de los centros de coordinación de salvamento y de los técnicos de la Administración Marítima y de los técnicos especialistas en la atención a emergencias marítimas complejas, se estructura en el plan de formación anual. Dicho plan, iniciado en el año 2006, comprende anualmente en torno a 90 acciones formativas en las cuales participan más de 350 trabajadores cada año.

Paulatinamente, se está potenciando la inclusión en el plan de formación de nuevas actuaciones diseñadas específicamente para las tripulaciones de las unidades que integran la flota marítima y aérea de Salvamento Marítimo.

- Más de 2.000 alumnos –de Comunidades Autónomas, Autoridades Portuarias y puertos autonómicos y deportivos– han recibido formación en lucha contra la contaminación, tanto en el nivel básico como en el avanzado y el de dirección.

Programa de ejercicios

La puesta a punto continuada de las tripulaciones encargadas de la ejecución de las labores de búsqueda, salvamento y lucha contra la contaminación, así como de las personas responsables de la coordinación de todas las posibles unidades participantes en una emergencia y las herramientas y medios con los que cuentan cada una de ellas, requiere de un entrenamiento continuado para conseguir la efectividad deseada cuando llega el momento de la intervención en un caso real. Esta función se materializa con la realización de ejercicios con distintos niveles de participación de unidades, a saber:

Entrenamientos:

- o Helicópteros con unidades de superficie
- o Aviones con helicópteros y unidades de superficie
- o Ejercicios de remolque
- o Ejercicios de lucha contra la contaminación
- o Ejercicios del equipo de intervención subacuática

Ejercicios conjuntos:

- o Con unidades de la Armada

- o Con unidades del Ejército del Aire

- o Con las unidades de las CCAA

Participación en ejercicios a propuesta de otros organismos:

- o SAR
- o ALMART
- o CCAA

En conjunto se realizan en torno a **1.000 ejercicios y entrenamientos cada año.**

2. Formación y sensibilización de los usuarios del mar.**En materia de formación se realizan las siguientes actuaciones:**

- De manera habitual se imparten distintos cursos (formación básica, embarcaciones de supervivencia y botes de rescate no rápidos, lucha contra incendios, operador restringido del SMSSM,...) a profesionales del sector pesquero, subvencionados por el FSE.
- Se distribuye entre las organizaciones y clubes náuticos, módulos interactivos de formación, sobre el Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes en la Mar (RIPA), Lucha contra Incendios y Supervivencia en la Mar.
- 2.287 profesionales de la marina mercante han recibido formación específica. Se han realizado 14 cursos de gestión de los equipos y personal de puente y se han formado un total de 107 alumnos.
- Al objeto de facilitar el acceso a la formación, en los últimos años se ha reforzado la formación impartida por unidades móviles, así como la formación e-learning. 3.104 alumnos han recibido formación en seguridad marítima con unidades móviles desplazadas a distintos lugares de la geografía y 577 alumnos han recibido formación en seguridad marítima a través de e-learning.

***Las acciones de formación al sector pesquero se incluyen en el programa 6 "Seguridad de buques pesqueros".*

En materia de sensibilización se realizan las siguientes actuaciones:

- La DGMM ha realizado una campaña de difusión sobre el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (SMSSM) dirigido a los sectores pesquero y de recreo recorriendo todo el litoral, Clubes náuticos, puertos deportivos y cofradías de pescadores.
- Anualmente, se celebran las jornadas de seguridad para los oficiales de los buques de la operación paso del Estrecho antes del inicio de la operación.
- Con carácter anual se lleva a cabo entre la Dirección General de la Marina Mercante y Salvamento Marítimo la "Campaña de verano" informativa para la náutica deportiva y de recreo".

*** Las acciones de sensibilización al sector pesquero se incluyen en el programa 6 "Seguridad de buques pesqueros"*

3. Ampliación y mejora de los medios propios para la formación (centro "Jovellanos")

- Se han **renovado los simuladores de maniobra y navegación**, y asimismo, se ha realizado una ampliación del edificio principal para albergar los nuevos simuladores.
- Se ha adquirido e instalado el equipamiento necesario para impartir **cursos de abandono de helicóptero**.
- Se ha adquirido e instalado un bote de rescate rápido y el equipamiento necesario para impartir **cursos de botes de rescate rápidos**.
- Otras mejoras comprometidas o ejecutadas son: Obras para la adecuación del entorno de la piscina de prácticas, suministro de radios portátiles y de sistemas de comunicación de manos libres para uso de alumnos e instructores en los cursos de lucha contra incendios, entorno multimedia de aprendizaje para la impartición de cursos "TORC" vía e-learning, puesta en funcionamiento del nuevo campus virtual del Centro y adecuación de 2 aulas a sistemas multimedia y salón de actos.

Inversión comprometida o ejecutada: 6 M€.

4. Fortalecimiento de la función inspectora

Desde el inicio del Plan se ha realizado un importante esfuerzo en el incremento del número de inspectores. Al final del Plan se habrá sobradamente duplicado el número de inspectores existentes que será superior al 107% de la plantilla existente en 2004 siendo su evolución la siguiente:

Plantilla de inspectores a finales de 2004	156
Inspectores incorporados en 2005	36
Inspectores incorporados en 2006	41
Inspectores incorporados en 2007	42
Inspectores incorporados en 2008	46
Inspectores incorporados en 2009	44

Creación de una Oficina Técnica propia. La oficina ha iniciado sus actividades en abril de 2007 y está siendo dotada de software y equipo necesarios para el ejercicio de su actividad.

Plan de Calidad en la inspección. Implantación de la norma de Calidad ISO-17020. Ya se han redactado los procedimientos de Inspección.

Programa de auditorías. Se han realizado auditorías a las Sociedades de Clasificación Bureau Veritas, Registro Italiano Navale y Germanischer Lloyd, dentro del programa de control de las sociedades delegadas por la Administración Española de acuerdo con las condiciones expresadas en el R.D. 90/2003, cuyos resultados se han comunicado a la Comisión Europea.

Asimismo, la Dirección General de la Marina Mercante se ha sometido voluntariamente a una auditoría realizada por la Organización Marítima Internacional (OMI) con resultado positivo y también ha sido auditada por la Agencia Marítima Europea (EMSA) (27/11 a 1/12/06) con resultado positivo.

Por último la Dirección General ha realizado auditorías de mercado, según lo establecido en el RD 2127/2004, a las embarcaciones de recreo comercializadas en España así como al Organismo Notificado autorizado para su homologación. Igualmente se ha establecido un programa de auditorías a las nueve entidades colaboradoras de inspección de embarcaciones de recreo existentes.

Formación de inspectores. Se está ejecutando un plan de formación que consta, entre otros, de los siguientes cursos:

- Materiales Compuestos.
- De especialización en Arquitectura Interior y Exterior de Buques y su relación con la Seguridad.
- Polivalente sobre buques de Pesca menores de 24 m. de eslora.
- Básico de Procedimientos MOU-PSC.
- Avanzado de Procedimientos MOU-PSC.
- Gestión de la Seguridad (Centro Jovellanos).
- Estabilidad y Estructuras del Buque.
- Transporte Marítimo de Gas.
- Reglamento de Radiocomunicaciones.
- AIS y VDR.

Gracias al incremento en el número de inspectores y en lo relativo a los buques de otros pabellones que visitan nuestros puertos, España se ha mantenido en los primeros puestos de los países del Memorándum de París en cuanto a esfuerzo inspector (2.169 inspecciones en 2005, 2.166 en 2006, 2.146 en 2007 y 2.328 en 2008), siendo el primero en cuanto a inspecciones ampliadas con 333 realizadas en 2007 que significa un crecimiento superior al 40% respecto a 2006 y ocupando el primer puesto en 2008 en cuanto a número de inspecciones totales realizadas habiéndose detenido a 178 buques por la gravedad de las deficiencias encontradas.

3.4. PROGRAMA DE INVESTIGACIÓN E INNOVACIÓN

El objetivo de este programa es posibilitar el desarrollo de nuevos métodos, medios y tecnologías al servicio del salvamento y lucha contra la contaminación.

Fomentar la cooperación creando un “espacio de investigación”.

Se está participando activamente en los siguientes proyectos:

- MARITIME TRANSPORT CO-ORDINATION PLATFORM (MTCP).
- MARITIME NAVIGATION AND INFORMATION SERVICES (marNIS).
- TRAINING IN CRISIS MANAGEMENT
- SPILL RESPONSE EXPERIENCE (SPREEX)
- SECMA (Sist. de detección y evaluación de Comunicac. Marítimas)
- AMPERA (European Concerted Action to Foster Prevention and Best Response to Accidental Marine Pollution)
- PREVECEMA (Red prevención y respuesta a los vertidos). SASEMAR, junto con Puertos del Estado, participa en el proyecto financiado por el Ministerio de Educación y Ciencia, por el que se crea en 2006 la Red Tecnológica para la Prevención y Respuesta a los Vertidos Marinos, que fue presentada en el MEC el 18 de mayo de 2007, cuyo objetivo es promover la investigación y el desarrollo tecnológico para la prevención, respuesta, subsanación y minimización del impacto medioambiental y socioeconómico causado por los vertidos de hidrocarburos y de otros productos peligrosos o nocivos transportados por mar.

Apoyo y estímulo a la participación de centros de investigación, de universidades y empresas españolas.

- Con la Universidad Politécnica de Vigo para el desarrollo de prototipos para la medición de los gases de escape de los motores, según el Anexo VI del MARPOL.
- Con el Canal de Experiencias Hidrodinámicas de El Pardo (CEHIPAR). Encomienda de Gestión para diferentes trabajos de I+D relacionados con pruebas y ensayos hidrodinámicos de buques involucrados en accidentes e incidentes marítimos que se puedan realizar en ese Centro.
- Con la Fundación INNOVAMAR para promover el I+D+i en el sector marítimo.
- La Dirección General de la marina Mercante ha participado en la definición de las áreas prioritarias

que se refieren al sector marítimo en VII Programa Marco de la UE.

- Con el Consejo Superior de Investigaciones Científicas (julio de 2006). Convenio de Colaboración para la obtención de datos sobre las corrientes superficiales, así como para la predicción de la variabilidad de la circulación superficial en las zonas costeras españolas a 12, 24 y 48 horas.
- Con la Universidad Politécnica de Madrid (2006). Convenios de colaboración en relación con la investigación de la estabilidad y seguridad de pesqueros.
- Con el Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (CEDEX), (2005). Convenio de colaboración para el trienio 2005-2007 para la prestación de asistencia técnica, investigación científica y desarrollo tecnológico en materias de la competencia de la Dirección General de la Marina Mercante (cuantía 1,570M€).
- La Dirección General de la Marina Mercante ha enviado a distintos centros de investigación información sobre los proyectos de investigación, y desarrollo susceptibles de ser financiados bajo el marco europeo de fondos para la lucha contra la contaminación marina, creado por la Decisión nº 2850/2000/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de diciembre de 2000, por la que se establece un marco comunitario de cooperación en el ámbito de la contaminación marina accidental o deliberada. ("Community Framework).
- Con la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA). Acuerdo para recibir imágenes satélite para la detección temprana de contaminación marina en las zonas críticas para España y comprobar los datos con los medios marítimos y aéreos disponibles.
- Con el mismo objetivo existe un acuerdo con la empresa española STARLAB, laboratorio para proveer este tipo de imágenes vía satélite.

3.5. PROGRAMA DE COORDINACIÓN

El modelo elegido por el estado español para cumplir con las obligaciones contraídas internacionalmente en cuanto a la salvaguarda de la vida humana en la mar, la seguridad marítima y la lucha contra la contaminación, está basado en el principio de coordinación por la Administración Marítima española de todos los medios existentes, propiedad de las diferentes admi-

nistraciones públicas, que pueden resultar necesarios para ejecutar las labores que demandan el cumplimiento de las obligaciones contraídas y enumeradas en la Ley 27/92.

El medio para conseguir esa finalidad de forma ordenada y efectiva, pasa por el establecimiento de "convenios y/o acuerdos de colaboración" con diferentes entidades y organismos de carácter público así como de otros departamentos ministeriales con posibilidad de prestar esta colaboración, de tal forma que se facilite la labor de Salvamento Marítimo para coordinar la actuación de los distintos medios capaces de realizar operaciones de búsqueda, salvamento marítimo y lucha contra la contaminación, independientemente de la administración pública u organismo al que pertenezcan.

Desde 2004 se han gestionado y firmado los siguientes convenios:

Colaboración nacional

- **Convenios de Colaboración con CC.AA.:** Se ha firmado el convenio existente con la Xunta de Galicia y se han firmado con el Gobierno de Cantabria y con la Región de Murcia, sendos Convenios de Colaboración para el salvamento marítimo y la lucha contra la contaminación marina. Se ha firmado un Convenio con el 112 de la Generalitat Valenciana.
- **Convenios de Colaboración con Organismos de la AGE:** Actualización del Convenio de colaboración con el Instituto Social de la Marina. Firma de un Convenio de Colaboración con la Secretaría General de Pesca Marítima para la financiación conjunta del programa de ayudas para la seguridad de los buques pesqueros y sus tripulaciones. Se han desarrollado protocolos dentro del Convenio con el Ministerio del Interior. Firma de un convenio de colaboración con AENA para la ocupación de instalaciones y parcelas aeroportuarias destinadas a las bases de medios aéreos de Salvamento.
- Se encuentran en preparación sendos convenios con el Ministerio de Defensa y con la Agencia Tributaria en materia de salvamento marítimo y lucha contra la contaminación.
- Un número significativo de los **cerca de 1.000 ejercicios desarrollados** por las unidades de intervención han contado **con la colaboración de unidades de otras administraciones y organismos de la AGE.**

Colaboración internacional:

- **Francia:** actualización de los planes de colaboración existentes con Francia (Lyon Plan y Biskay Plan) para incluir la colaboración en la vigilancia aérea para la prevención de la contaminación. En base a los acuerdos existentes entre ambos países, en 2005 Francia participó en el ejercicio Mediterráneo 2005 organizado por España en las Islas Baleares. España ha participado en los ejercicios Pollux 2006 y Gascogne 2007 organizados por Francia. En 2008 Francia ha participado en el ejercicio Mediterráneo 2008 organizado por España y en el año 2009 España ha participado en los ejercicios Polmar Atlantique y Antipol.
- **Italia:** Está en desarrollo un Acuerdo Francia-Italia-España para la vigilancia aérea en prevención de la contaminación. Italia participó en el ejercicio Mediterráneo 2005 y posteriormente en el Mediterráneo 2008.
- **Marruecos:** Desde el año 2006 con carácter anual y antes del comienzo de la "Operación Paso del Estrecho", se realiza, organizado alternativamente por cada país, un ejercicio de salvamento en un buque ferry implicado. Se está colaborando en la preparación para la entrada en servicio del Centro de Control de Tráfico de Tánger, que coordinadamente con el Centro de Coordinación de Salvamento en Tarifa prestarán el servicio VTS en el estrecho de Gibraltar, hasta ahora llevado exclusivamente por el Centro de Tarifa.
- **Portugal:** En abril de 2007 se celebró en la Ría de Vigo el ejercicio nacional de salvamento y lucha contra la contaminación, en el que participó Portugal. Asimismo, se está colaborando con el Instituto Marítimo-Portuario portugués en el intercambio de información para el control del tráfico marítimo. En 2009 se ha colaborado en un ejercicio internacional en la isla portuguesa de Madeira.
- **Mediterráneo:** En octubre de 2006, en el marco del 30º aniversario del Acuerdo de Barcelona para la protección del medioambiente en el Mediterráneo, se celebró en Barcelona una reunión internacional sobre lugares de refugio para buques organizado por España y REMPEC con la asistencia de todos los países mediterráneos e importantes ponentes internacionales.

- **Argelia:** se ha firmado un Plan operacional de colaboración en materia de salvamento y lucha contra la contaminación.
- **Acuerdo de Lisboa:** El Acuerdo de Lisboa (1990) tiene como objeto la promoción de asistencia mutua entre Francia, España, Portugal y Marruecos en materia de lucha contra la contaminación marina accidental. Se basa en los modelos del Plan de Acción del Mediterráneo, Acuerdo de Bonn y Convenio de Helsinki.

El Ministerio de Asuntos Exteriores de España modificó el texto para desbloquear la situación sostenida desde 1990.

El acuerdo será un excelente marco de cooperación a nivel de planes conjuntos operativos para el Estrecho de Gibraltar entre Marruecos y España.

Los embajadores de los 4 países firmaron el Protocolo al Acuerdo de Lisboa el 20 de mayo de 2008, en Lisboa. El acuerdo se encuentra pendiente de tramitación ante las Cortes en cada país. Por parte de España, el MAEX está a la espera de que le lleguen los textos auténticos en los 4 idiomas. El informe del Consejo de Estado está ya listo.

Medidas específicas de coordinación con las autoridades portuarias

- Con el fin de prestar el servicio de ordenación, coordinación y control del tráfico marítimo-portuario, se han firmado sendas Adendas a los Convenios de Colaboración con las Autoridades Portuarias de Cartagena y Bahía de Cádiz. En el mismo sentido, se ha firmado un Convenio de Colaboración con las Autoridades Portuarias de Santander, Vigo y Tarragona.

Actuaciones específicas para episodios de contaminación:

- Se ha firmado un **Convenio de Colaboración con la Federación Empresarial de la Industria Química Española (FEIQUE)** para cooperación en emergencias relacionadas con sustancias químicas. En el marco de este convenio se han realizado varios ejercicios en que ha sido activado el acuerdo.
- Se colabora con las respectivas CC.AA. en la elaboración de sus **Planes Territoriales:** Cataluña,

Canarias, Baleares, Galicia y R. Murcia (ya aprobados), Andalucía y C. Valenciana.

- **Formación en LCC:** Más de 2.000 alumnos han recibido este tipo de formación, tanto con unidades móviles, en distintos puntos de Andalucía, Galicia, Ceuta, Cataluña, Baleares, Melilla, Canarias y Murcia, como en el Centro Jovellanos.
- **Ejercicios:** Se han realizado 4 Ejercicios Nacionales con la participación de más 40 instituciones y organismos (Mediterráneo 2005, Gijón 2006, Vigo 2007 y Tarragona 2008). Adicionalmente, se han realizado ejercicios conjuntos con las Comunidades Autónomas de Galicia, Cataluña, Murcia, con la Armada, con la S.G. de Pesca.

3.6. PROGRAMA DE SEGURIDAD DE BUQUES PESQUEROS

En ejecución del **Plan de Seguridad Marítima para Buques Pesqueros y sus Tripulaciones** (acuerdo del Consejo de Ministros de abril 2005 por el que "se establecen actuaciones conjuntas entre el Ministerio de Fomento, el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales y el Ministerio de Agricultura Pesca y Alimentación para mejorar la seguridad de los buques pesqueros") integrado posteriormente en el Plan Nacional de Salvamento 2106-2009, entre otras actuaciones se han llevado a cabo las siguientes:

- Se ha convocado en 2006, 2007, 2008 y 2009 la **concesión de ayudas económicas** para la adquisición e instalación de balizas de hombre al agua y chalecos salvavidas, así como de radiobalizas (GPS) para los buques pesqueros. Se han firmado Convenios con Entidades Colaboradoras (Cofradías, asociaciones y federaciones de armadores de

buques de pesca) para la colaboración en la gestión de las ayudas.

- Se ha colaborado en la Campaña de Sensibilización en la seguridad de los buques pesqueros con el lema "AMARRA TU VIDA" cubriendo la totalidad de la costa peninsular e insular y realizándose 343 jornadas divulgativas con asistencia de 6.947 personas.
- Se han programado **charlas** dirigidas a armadores y patronos sobre estabilidad de los buques de pesca, normativa aplicable en materia de seguridad y responsabilidades empresariales. Hasta la fecha se han celebrado 7 charlas con una asistencia de 600 personas.
- **En materia de inspecciones:** se han inspeccionado 730 embarcaciones, de ellas 466 en puerto, 54 en la entrada o salida de las embarcaciones del puerto y 210 en la mar, además de la ejecución de aquellas programadas y ejecutadas por las respectivas capitanías marítimas.

En el ámbito normativo deben destacarse el Real Decreto 1185/2006, de 16 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento que regula las radiocomunicaciones marítimas a bordo de buques civiles españoles y el Real Decreto 543/2007, de 27 de abril por el que se determinan las normas de seguridad y prevención de la contaminación a cumplir por los buques pesqueros de menos de 24 metros de eslora que hasta ahora no estaban específicamente regulados y sin embargo constituyen la mayor parte de nuestra flota pesquera.

- **Inversión comprometida o ejecutada:** Se ha otorgado en torno a 9 M€ en ayudas de este tipo. Incluye la estimación correspondiente a 2009. El 50% de esta cantidad ha sido aportada por el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino.

4. EJECUCIÓN ECONÓMICA

PNS 2006 - 2009 (Datos en miles de euros)				
CONCEPTO	INVERSIONES		OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO	
	PREVISTO	REALIZADO	PREVISTO	REALIZADO
Embarcaciones rápidas	54.000	52.414	113.795	109.469
Buques	97.400	115.772	90.377	98.041
Helicópteros	111.250	96.742	71.398	71.433
Aviones	127.500	91.943	27.006	27.296
Lucha contra la contaminación	44.000	31.259	10.788	12.519
Centros de Salvamento	52.600	26.411	61.639	41.659
Personal	-	-	97.014	93.613
Formación	-	5.997	13.941	15.458
Otros	29.000	6.162	21.133	22.710
Total	515.750	426.700	507.090	492.198

*: A las inversiones se añaden 80,2 millones € del Plan Puente.



Las tripulaciones de los medios marítimos y aéreos de Salvamento Marítimo realizan una ingente labor humanitaria las 24 horas del día durante los 365 días del año.

5. RESULTADOS

- A finales de 2009, Salvamento Marítimo contaba con 4 grandes buques polivalentes de nueva construcción, 11 remolcadores de salvamento, 1 buque recogedor, 4 aviones, 10 helicópteros de salvamento, 55 embarcaciones de intervención rápida tipo "Salvamar", 4 embarcaciones "Guardamares", 6 bases estratégicas de lucha contra la contaminación y 6 bases subacuáticas. **El número de unidades de intervención ha pasado de 60 en 2004 a 101 en la actualidad.**
- A lo largo de este período, Salvamento Marítimo ha construido un total de 36 buques y embarcaciones (5 pendientes de recepción), 8 helicópteros (2 pendientes de recepción), 3 aviones y ha desarrollado 5 bases estratégicas de lucha contra la contaminación.

Gracias al PNS 2006-2009, Salvamento Marítimo ha conseguido operar con una flota renovada y modernizada que aumenta las capacidades y mejora la eficacia de las actuaciones:

- La capacidad de recogida de contaminación en la mar de Salvamento Marítimo se ha **multiplicado por 90**, pasando de ser 80 metros cúbicos en 2004 a los actuales 7.200 metros cúbicos.
- Se reduce a la **cuarta parte** los tiempos de respuesta de posicionamiento de equipos y medios de

actuación submarina y de lucha contra la contaminación, gracias al **desarrollo de 5 nuevas Bases Estratégicas** distribuidas a lo largo del litoral, adicionales a la existente en 2004 en Galicia.

- Se **dobla** la capacidad de rescate con embarcaciones rápidas en las áreas de emergencias de pateras.
- Se reducen de los tiempos de respuesta de los remolcadores en **40 minutos**.
- La potencia de tiro en remolque **se ha incrementado en un 87%**.
- La edad media de los buques se ha reducido de 27 años a 12, con **12 buques de nueva construcción**.
- **19 unidades de nueva construcción** se han incorporado a la flota de Salvamares.
- **La flota de helicópteros se ha duplicado** (pasando de 5 a 10 unidades). Su edad media ha pasado de 30 años a 10, con **6 unidades de nueva construcción**.
- Con la incorporación de los 4 aviones (**3 de ellos de nueva construcción** incorporando las últimas tecnologías) se dispone por primera vez de un **sistema de vigilancia aérea**.

Implantación progresiva de medios de Salvamento Marítimo

Unidades por años	Marzo 2004	2005	2006	2007	2008	2009
Salvamares	40	45	49	53	55	55
Embarcaciones rápidas polivalentes "Guardamares"	0	0	0	0	1	4
Remolcadores	12	12	13	12	11	11
Buques polivalentes	0	1	3	4	4	4
Buque recogedor	0	0	0	0	0	1
Bases estratégicas almacenamiento	2	2	5	6	6	6
Bases subacuáticas	1	1	6	6	6	6
Aviones	0	0	4	4	4	4
Helicópteros	5	6	6	8	9	10
Embarcaciones de Cruz Roja Española	30	29	33	35	39	40
Total	90	96	119	128	135	141



***CENTRO NACIONAL
DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO***

Jefe de Centro: **Pedro Sánchez**

Fruela, 3
Planta 1ª
28011 MADRID

Telf: 91 755 91 33

Fax: 91 526 14 40



***CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO
VIGO***

Jefe de Centro: **José María Suárez-Llanos**

Estación Marítima, s/n
Muelle de Trasatlánticos - planta alta
36201 Vigo (PONTEVEDRA)

Telf: 98 622 22 30
98 622 88 74

Fax: 98 622 89 57



***CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO
FINISTERRE***

Jefe de Centro: **Joaquín Maceiras**

Monte Enxa
Apdo: 22
15971 Porto do Son (A CORUÑA)

Telf: 98 176 75 00
98 176 73 20

Fax: 98 176 77 40



CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO A CORUÑA

Jefe de Centro: **Heliodoro Rey**

Edificio Capitanía. Torre de Control
Dique Barrié de la Maza, s/n
15001 A CORUÑA

Telf: 98 120 95 41
98 120 95 48

Fax: 98 120 95 18



CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO GIJÓN

Jefe de Centro: **Gerardo Barrio**

Torre de El Musel
33290 El Musel (GIJÓN)

Telf: 98 530 04 75 (Administración)
98 532 60 50
98 532 63 73

Fax: 98 532 20 81 (Administración)
98 532 09 08



CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO SANTANDER

Jefe de Centro: **Julián Camus**

Edificio Sede de la Autoridad Portuaria, 3ª planta.
Muelle de Maliaño, s/n
Puerto de Santander.
Apdo. 799
39080 SANTANDER

Telf: 94 221 30 60
94 221 30 30

Fax: 94 221 36 38



CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO BILBAO

Jefe de Centro: **José Luis Solís**

Morro del rompeolas de Santurce
Zona Portuaria, s/n
Apdo: 149
48980 Santurce (VIZCAYA)

Telf: 94 483 70 58
94 483 94 11
94 483 92 86

Fax: 94 483 91 61



CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO PALAMÓS

Jefa de Centro: **Sara Teixidó**

Edificio Capitanía Marítima
Planta 2ª
Puerto s/n
17230 Palamós (GIRONA)

Telf: 972 600 711

Fax: 972 600 517



CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO BARCELONA

Jefe de Centro: **Jaime Zaragoza**

Carretera de Circunvalación tramo VI, s/n
Recinto del Puerto
Edificio Torre, planta 9
08040 BARCELONA

Telf: 93 223 47 59
93 223 47 48
93 223 47 33

Fax: 93 223 46 13



**CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO
TARRAGONA**

Jefe de Centro: **Íñigo Landeta**

Edificio Port Control
Muelle Cataluña, s/n
Apdo. 816
43080 TARRAGONA

Telf: 97 721 62 03
97 721 62 15

Fax: 97 721 62 09



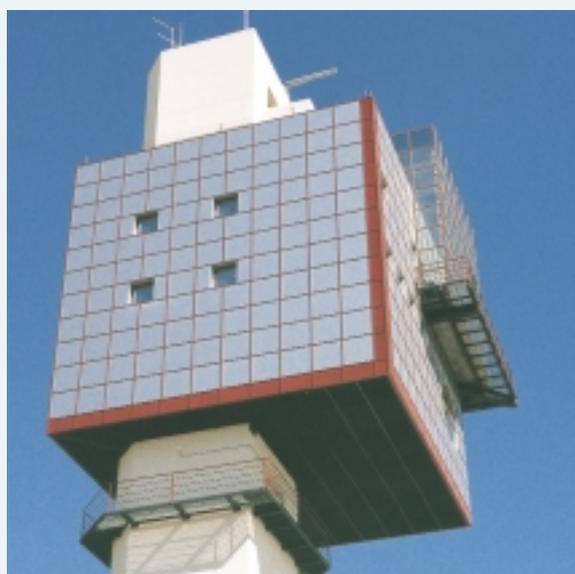
**CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO
CASTELLÓN**

Jefe de Centro: **Javier García**

Edificio Port Control
Muelle transversal exterior sur
Apdo. 154
12100 Grao de Castellón (CASTELLÓN)

Telf: 96 473 72 02
96 473 71 87

Fax: 96 473 71 05



**CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO
VALENCIA**

Jefe de Centro: **Antonio Padial**

Edificio de Capitanía y Torre de Control
Ampliación Sur, s/n
Puerto de Valencia
46024 VALENCIA

Telf: 96 367 93 02
96 367 92 04

Fax: 96 367 94 03



CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO PALMA

Jefe de Centro: **Miguel Félix Chicón**

Avda. Gabriel Roca, 38. A 1º
07012 PALMA DE MALLORCA

Telf: 97 172 45 62

Fax: 97 172 83 52



CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO CARTAGENA

Jefe de Centro: **Miguel Belmonte**

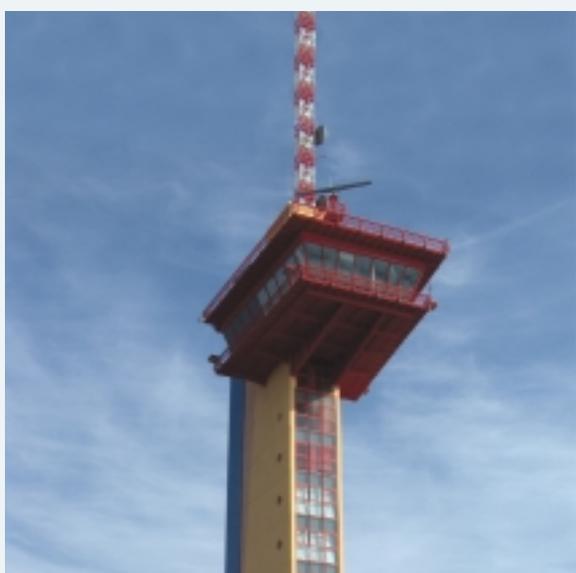
Edificio de Talleres de la Autoridad Portuaria
de Cartagena
Santa Lucía
30202 Cartagena (MURCIA)

Telf: 96 850 53 66

96 852 95 94

96 852 98 17

Fax: 96 852 97 48



CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO ALMERÍA

Jefe de Centro: **Miguel Zea**

Muelle Levante, s/n - planta 12
04071 ALMERÍA

Telf: 95 027 54 77

Fax: 95 027 04 02



**CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO
ALGECIRAS**

Jefe de Centro: **José Antonio Offroy**

Torre del Espolón
Avda. Hispanidad, s/n
11207 Algeciras (CÁDIZ)

Telf: 95 658 00 35

Fax: 95 658 54 02



**CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO
TARIFA**

Jefe de Centro: **Adolfo Serrano**

Carretera Cádiz-Málaga, km 85
Monte Camorro, s/n
Apdo: 42
11380 Tarifa (CÁDIZ)

Telf: 95 668 47 40
95 668 47 57

Fax: 95 668 06 06



**CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO
CÁDIZ**

Jefe de Centro: **Francisco Modet**

Edificio Capitanía Marítima, 3ª planta
Muelle Alfonso XIII, s/n
11006 CÁDIZ

Telf: 95 621 42 53

Fax: 95 622 60 91



**CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO
HUELVA**

Jefe de Centro: **José Bescos**

Sanlúcar de Barrameda, 9
Planta 2ª
Edificio "Capitanía Marítima"
21001 HUELVA

Telf: 95 924 30 00
95 924 30 61

Fax: 95 924 21 03



**CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO
LAS PALMAS**

Jefe de Centro: **Aníbal Carrillo**

Edificio Autoridad Portuaria, 4ª planta
Explanada Tomás Quevedo, s/n
35008 LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

Telf: 92 846 77 57
92 846 79 55

Fax: 92 846 77 60



**CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO
TENERIFE**

Jefa de Centro: **Dolores Septién**

Torre de Salvamento Marítimo
Vía Auxiliar PASO ALTO, 4 - 9ª planta
38001 SANTA CRUZ DE TENERIFE
(ISLAS CANARIAS)

Telf: 92 259 75 51
92 259 75 52

Fax: 92 259 73 31



**CENTRO DE SEGURIDAD MARÍTIMA INTEGRAL
(CESEMI) "JOVELLANOS"**

Director: **Enrique Fernández**

33393 Veranes (GIJÓN)

Telf: 98 515 98 00

Fax: 98 516 77 04

www.centrojovellanos.com



SALVAMENTO MARÍTIMO
Maritime Safety & Rescue Agency

EMERGENCIAS MARÍTIMAS:
Canal 16 VHF/2.182 kHz Onda Media
Canal 70 VHF (LSD)/2.187,5 kHz OM (LSD)
Teléfono 24h: 900 202 202
www.salvamentomaritimo.es



Salvamento Marítimo