

# INFORME ANUAL 2010

SOCIEDAD DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARÍTIMA



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

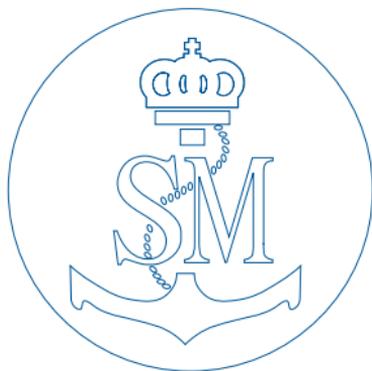
MINISTERIO  
DE FOMENTO

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



Salvamento Marítimo

## Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima



MINISTERIO  
DE FOMENTO

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



Salvamento Marítimo

---

## INFORME ANUAL 2010

## PRESENTACIÓN

La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima lleva trabajando diecisiete años por la seguridad en la mar y en la lucha contra la contaminación marina. Desde 1993, los diferentes Planes Nacionales de Salvamento que se han sucedido han tenido siempre presente el cambiante entorno tecnológico, económico y social del sector marítimo español.

Durante el año 2010 la actividad de Salvamento Marítimo ha experimentado un ligero repunte del 4,7 por 100 en términos de actuaciones contabilizadas, alcanzando el mayor número de su historia con un total de 5.264. El número de personas involucradas ha sido 12.338 y el número de buques con accidentes ascendió a 3.552, con una subida del 1,5 por 100.

La actividad de la Sociedad, relacionada con la inmigración irregular, ha continuado decreciendo en el año 2010, tanto en el número de personas atendidas, que se reduce un 44,8 por 100 hasta las 3.039, como en el número de emergencias que, con un total de 221, experimentó un descenso del 16,3 por 100.

A lo largo del año, los aviones de Salvamento Marítimo han acumulado un total de 3.700 horas de vuelo, la mayor parte de ellas destinadas a vigilancia para detectar posibles vertidos. En el 2010 en un 26 por 100 de los 799 vuelos realizados se localizaron posibles contaminaciones y la cifra de manchas avistadas descendió un 19 por 100 con respecto al año 2009.

El programa de patrullaje aéreo puesto en marcha por el Ministerio de Fomento se completa con el seguimiento satelitario implementado por EMSA (Agencia Europea de Seguridad Marítima). Periódicamente la Agencia suministra imágenes satelitarias de las aguas marítimas españolas, en las cuales es posible especificar manchas contaminantes. En el año 2010 las imágenes satelitarias con detección se redujeron un 11 por 100 y el número de manchas detectadas un 22 por 100.

El Ministerio de Fomento, a través de Salvamento Marítimo, ha llevado a cabo su labor con los siguientes medios que sumaban, a 31 de diciembre de 2010: 5 buques polivalentes de salvamento y lucha contra la contaminación marina, 10 buques remolcadores de salvamento, 4 embarcaciones tipo "Guardamar" y 55 embarcaciones de intervención rápida, "Salvamares". La flota se completa con los siguientes medios aéreos: 11 helicópteros (8 en propiedad y 3 fletados) y 5 aviones (3 en propiedad y 2 fletados).

Si el año 2009 vio la culminación del importante esfuerzo inversor del Plan Nacional de Salvamento 2006-2009, que con una inversión de 1.023 millones de euros supuso el mayor salto adelante en la adquisición de medios aéreos y marítimos para Salvamento Marítimo, el año 2010 ha estado marcado por la preparación y aprobación del Plan Nacional de Salvamento 2010-2018.

Las actuaciones inversoras en medios de salvamento de este Plan se han materializado en un sistema nacional de seguridad en la mar y de lucha contra la contaminación marina, consolidado y eficiente. Es esta consolidación, entendida como un proceso continuo de mejora de los servicios que presta Salvamento Marítimo, la que inspira el nuevo Plan Nacional de Salvamento 2010-2018.

El Gobierno ha dotado con 1.690,56 millones de euros el PNS 2010-2018 que persigue la mejora de la eficacia en la utilización de las capacidades de Salvamento Marítimo.

Estructurado de acuerdo con esta filosofía de optimización y mejora constantes del uso de los recursos puestos a disposición de la seguridad marítima y la lucha contra la contaminación del medio marino, el nuevo Plan es el de mayor duración de los hasta ahora aprobados.

Refuerza las medidas de carácter preventivo en la firme creencia de que la mejor emergencia es la que no llega a darse; mejora las condiciones de eficacia y eficiencia en la utilización de capacidades y recursos, buscando el mayor retorno social de la gestión de los medios públicos; incide en la concertación y cooperación nacional e internacional sumando capacidades como medio de evitar la duplicación de recursos y esfuerzos y generando sinergias entre todos los agentes relacionados en la seguridad marítima; y fomenta la investigación y la innovación como herramientas de desarrollo de carácter estratégico del sistema nacional de seguridad y salvamento marítimo.

El objetivo final que inspira el Plan, y en particular su línea preventiva, justifica más aún si cabe la invitación que año tras año hacemos a los profesionales del sector marítimo y a las personas, que de un modo u otro están relacionadas con la mar, a sentirse partícipes de la actividad de Salvamento Marítimo. Para ellos trabajamos y por ellos perseguimos ofrecer el mejor y más eficiente servicio público de salvamento y seguridad en la mar.

La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima ha comenzado una nueva etapa en la que la dedicación y el esfuerzo de su personal serán los motores del éxito en la implantación de este Plan 2010-2018. A ellos, verdaderos protagonistas del mismo, quisiéramos agradecer su trabajo por un mar más limpio y seguro.

M.<sup>a</sup> Isabel Duránte Gil  
Directora General de la Marina Mercante  
y Presidenta de la Sociedad de Salvamento  
y Seguridad Marítima

M.<sup>a</sup> Esther González Saavedra  
Directora de la Sociedad de Salvamento  
y Seguridad Marítima

# ÍNDICE

<b>INFORMACIÓN GENERAL</b>	<b>9</b>
1. La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima	10
2. Consejo de Administración	11
3. Estructura organizativa	12
4. Información económica	12
5. Recursos Humanos	14
<b>ORGANIZACIÓN Y MEDIOS DE LA SOCIEDAD DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARÍTIMA</b>	<b>15</b>
1. Centros de Coordinación de Salvamento (CCS)	16
2. Unidades marítimas y aéreas	17
3. El Centro de Seguridad Marítima Integral “Jovellanos”	26
4. Bases estratégicas de salvamento y lucha contra la contaminación marina	28
<b>ACTIVIDAD DE LA SOCIEDAD DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARÍTIMA</b>	<b>31</b>
1. Emergencias atendidas durante el año 2010	32
2. Emergencias relacionadas con la inmigración irregular	34
3. Intervenciones del área de Operaciones Especiales	38
4. Actividad de seguimiento del tráfico marítimo	40
5. Servicios efectuados por las unidades aéreas y marítimas en 2010	42
6. Actividad del Centro “Jovellanos”	44
7. Presencia externa de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima	47
8. Ejercicio nacional de salvamento y lucha contra la contaminación en Santander	48
<b>PLAN NACIONAL DE SALVAMENTO 2010-2018</b>	<b>57</b>
Relación de Centros de Coordinación de Salvamento Marítimo	61



*Salvamento Marítimo dispone de una flota de 55 “Salvamares”. Estas embarcaciones de intervención rápida poseen un diseño óptimo para dar respuesta a emergencias relacionadas con la salvaguarda de la vida humana en la mar, así como para realizar remolques, asistencias técnicas o recogida de objetos peligrosos para la navegación.*

## 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 tráfi-

co 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 2010 estaba compuesto por:

<b>Presidenta</b>	Dña. María Isabel Durántez Gil
<b>Directora de la Sociedad</b>	Dña. Esther González Saavedra
<b>Consejeros</b>	Dña. Pilar Aizpún Ponzán Dña. Consuelo Algaba Pajares Dña. Paloma Baquero Dancausa Dña. Susana Crisóstomo Sanz Dña. Pilar Gallego Berruezo D. Manuel L. Martín Antón D. Sebastián Mas Mayoral D. Juan Manuel Montero Vázquez D. Joaquín del Moral Salcedo D. Francisco F. Ramos Corona D. Celestino Rodríguez Rubio D. José Manuel Sanz Román D. José María Verdú Valencia
<b>Secretario del Consejo</b>	D. Rafael Domínguez Olivera

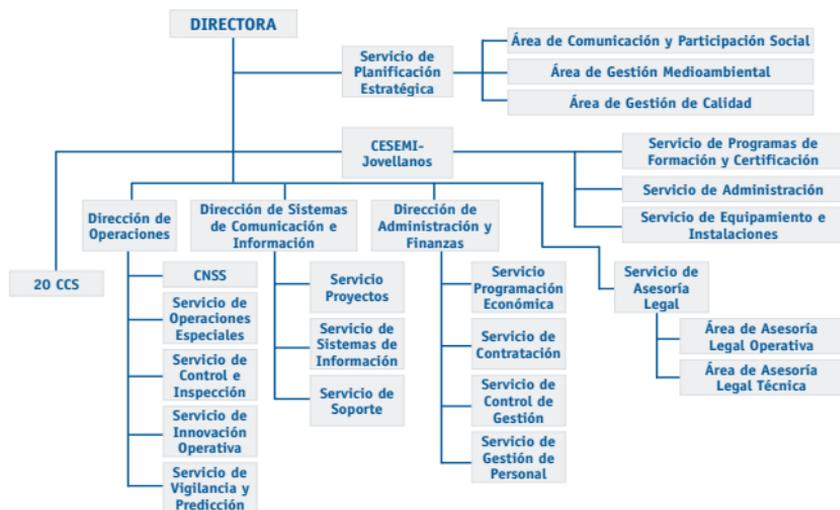
Durante el año 2010 han causado baja como miembros del Consejo de Administración de la Sociedad:

- D. César F. Bordallo Álvarez
- D. Carles María Casajuana Palet
- D. José María Contreras Mazarío
- D. Miguel Ángel de Frutos Gómez
- D. Alfredo González González
- D. Juan Ignacio Lema Rial
- D. Francisco Suárez-Llanos Galán

Asimismo, durante el año 2010 causó baja, como Directora de la Sociedad, Dña. Pilar Tejo Mora-Granados.

La Sociedad quiere agradecer, a todos ellos, 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 2010 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 2010 ascendieron a 1,89 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 2010 ascendieron a 3,17 millones de euros.

- Las subvenciones asignadas en los Presupuestos Generales del Estado para 2010, que fueron de 137,156 millones de euros las de explotación y 17 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 1,67 millones de euros.
- En el capítulo de ingresos cabe destacar el incremento adicional en la aportación de subvenciones de explotación en 1,514 millones de euros, para atender los gastos extraordinarios derivados del accidente del buque "Prestige" correspondientes a honorarios del bufete que representa al Estado Español en el procedimiento judicial contra los Armadores y Fletadores de dicho buque.

En cuanto a los gastos, la Sociedad ha mantenido la tendencia de años anteriores con unos gastos totales de 175,494 millones de euros de los que 173,269 millones de euros corresponden a los incurridos para el desarrollo ordinario de su actividad y 2,22 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	2010*
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	5,06
Subvenciones Explotación	41,73	44,44	44,85	58,85	61,28	66,82	76,33	107,02	135,79	145,92	142,61
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	28,65
Otros Ingresos	3,24	2,26	1,23	3,15	1,66	4,73	2,19	3,06	3,82	1,99	3,36
Total	51,89	54,73	56,53	72,48	72,73	80,99	92,60	130,59	164,61	179,47	179,68

\*Cifras provisionales, pendientes de revisión por la IGAE.

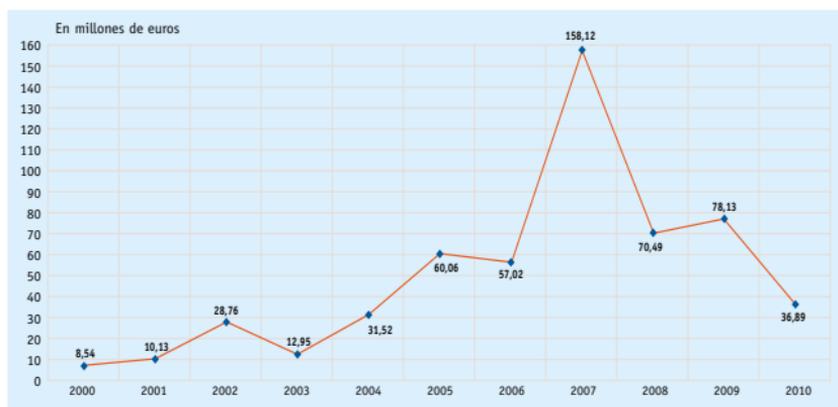
GASTOS (millones de euros)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010*
Aprovisionamientos	26,66	32,06	34,16	43,82	40,93	44,34	58,32	75,06	91,37	100,79	101,09
Gastos de Personal	11,84	12,93	14,03	16,21	17,17	18,15	19,60	21,76	25,66	24,38	25,88
Servicios Exteriores	5,76	5,37	5,57	6,02	7,30	8,43	11,51	12,50	16,31	16,55	15,07
Otros Gastos de Explotación	0,21	0,79	0,48	0,69	0,12	0,81	1,12	4,03	9,30	1,06	2,74
Dotación Amortizaciones Inmovilizado	7,34	7,25	8,32	8,06	8,10	7,15	12,68	18,18	20,73	26,46	29,26
Total	51,81	58,40	62,56	74,8	73,62	78,88	103,23	131,53	163,37	169,24	174,04

\*Cifras provisionales, pendientes de revisión por la IGAE.

INVERSIONES (millones de euros)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010*
Total	8,54	10,13	28,76	12,95	31,52	60,06	57,02	158,12	70,49	78,13	36,89

\*Cifras provisionales, pendientes de revisión por la IGAE.

### 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 2010 el número total de profesionales trabajando ha ascendido a 1.538 personas. De ellos, un total de 532 (458 titulados) es

personal de la Sociedad de Salvamento, de los que 502 son fijos y 30 eventuales, que se distribuyen entre los Centros de Coordinación de Salvamento, los Servicios Centrales y el Centro de formación "Jovellanos". Los 1.006 restantes corresponden a las tripulaciones de las unidades aéreas y marítimas.

Año 2010	
Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima	532
Tripulaciones de las unidades marítimas	727
Tripulaciones de las unidades aéreas	279
Totales	1.538

Año	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Plantilla a 31/12	331	351	372	384	420	435	447	457	480	507	515	532
Hombres %	89	84	82	80	79	76	77	77	75	73	72	70,5
Mujeres %	11	16	18	20	21	22	23	23	25	27	28	29,5



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 propios, 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 AÉREAS

La flota de Salvamento Marítimo, a 31 de diciembre de 2010, está compuesta por 4 buques polivalentes de salvamento y lucha contra la contaminación marina, 10 buques remolcadores de salvamento, 1 buque recogedor, 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 11 helicópteros: 8 en propiedad y 3 fletados; y 5 aviones: 3 en propiedad y 2 fletados.

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 m<sup>3</sup> cada uno y disponen de brazos de recogida de contaminación 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 "Clara Campoamor" es uno de los cuatro buques polivalentes que componen la flota de la Sociedad.

## 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

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 m<sup>3</sup> 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 contra incendios, 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 3 remolcadores contratados en régimen de fletamento.



Los remolcadores disponen de medios para actuar en grandes siniestros tales como incendios producidos a bordo de buques.

## 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
Ibaizábal I	Disponibilidad	1973	4.500	50	36,9	Galicia Norte	Sertosa Norte
Remolcanosa V	Exclusividad	1978	5.057	66,2	43	Andalucía Oriental	Remolcanosa

## 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



El buque "Urania Mella" está equipado para dar respuesta a derrames de hidrocarburos y actúa como medio recogedor y depósito de las sustancias recogidas, con una capacidad de almacenamiento de 3.100 m<sup>3</sup>.

### 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, por lo que es 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



La “Guardamar Caliope” opera en la zona del Mar de Alborán.

### 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 2010 la flota de unidades de intervención rápida estaba compuesta por 55 embarcaciones según la siguiente relación:

**A) Embarcaciones de intervención rápida propiedad de la Sociedad de Salvamento Marítimo y Seguridad Marítima**  
gestionadas mediante encomienda de Gestión por Remolques 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)	Vilanova i la Geltrú
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)	Vélez-Málaga
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	2x525 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
Gadir	20 mts.	3	2x1.250 hp	1996 (12 noviembre)	Ceuta
Tenerife	20 mts.	3	2x1.250 hp	1995 (5 septiembre)	Sta. Cruz Tenerife
Adhara	21 mts.	4	2x1.400 hp	2006 (11 agosto)	La Restinga
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
Menkalán	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 Conuña
Nunki	21 mts.	3	2x1.400 hp	2002 (4 febrero)	Las Palmas
Pollux	21 mts.	3	2x1.400 hp	2001 (12 marzo)	Valencia
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)	Almería
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
Al Nair	21 mts.	4	2x1.360 hp	2010 (21 abril)	Arrecife

## 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

### 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-Neptuno
Arenys	LS-Tritón
Sóller	LS-Galatea
San Antonio	LS-Urano
La Estaca (El Hierro)	Salvamar El Hierro
Puerto de la Cruz	LS-Mercurio
Suances	LS-Sinope
Tazacorte (La Palma)	LS-Titán

salvamento ligeras, algunas propiedad de Salvamento Marítimo y otras de la Cruz Roja Española. 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 2010 Cruz Roja Española gestionó 42 bases subvencionadas por Salvamento Marítimo.

### 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
Denia	LS-Diana
La Estaca	LS-Hades
Gran Tarajal	LS-Nayade

*El personal de Salvamento Marítimo y Cruz Roja trabaja de forma coordinada para prestar asistencia a los tripulantes en situación de emergencia.*



## 2.6. Helicópteros de salvamento

Para el salvamento de la vida humana en la mar y el reconocimiento aéreo, Salvamento Marítimo cuenta con 11 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 11 helicópteros, 8 son propiedad de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima y 3 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.



Los helicópteros de salvamento realizan ejercicios periódicos de entrenamiento con diferentes tipos de embarcaciones.

### HELICÓPTEROS DE SALVAMENTO

Nombre	Modelo	Zona de influencia	Propiedad
Helímer 201	AW139	Baleares	Sasemar
Helímer 202	AW139	Canarias Occidental	Sasemar
Helímer 203	AW139	Mediterráneo Central	Sasemar
Helímer 204	AW139	Mediterráneo Norte	Sasemar
Helímer 205	AW139	Cantábrico (Santander)	Sasemar
Helímer 206	AW139	Cantábrico (Gijón)	Sasemar
Helímer 207	AW139	Alborán/Mediterráneo Sur	Sasemar
Helímer 208	S61N	Canarias Oriental	Inaer
Helímer 209	S61N	Estrecho	Inaer
Helímer 210	S61N	Galicia	Inaer
Helímer 211	AW139	Galicia	Sasemar



Avión "Sasemar 101" en vuelo.

## 2.7. Aviones

Salvamento Marítimo dispone de 3 aviones EADS-CASA CN 235-300 en propiedad incorporados en el año 2007 y 2 aviones fletados 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 medio marino 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
Serviola Uno	Baron B-55	Mediterráneo Norte	Senasa

## DESPLIEGUE DE LA RED DE CENTROS Y UNIDADES DE SALVAMENTO MARÍTIMO



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.



**21**  
CENTROS  
COORDINADORES



**14**  
BUQUES



**1**  
BUQUE  
RECOGEDOR



**4**  
PATRULLERAS DE  
SALVAMENTO



**55**  
EMBARCACIONES  
DE INTERVENCIÓN  
RÁPIDA



**11**  
HELICÓPTEROS



**5**  
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 sus actividades el Centro cuenta con las siguientes instalaciones y equipamientos:

- Torre de maniobras (edificio multiuso).
- Casa de incendios.
- Simulador de buque.
- Contenedores para el control del fenómeno “flash Over”.
- Plantas químicas.
- Tanque de almacenamiento de combustibles líquidos.
- Cargadero de cisternas.
- Campo de gases.
- Campo de extintores portátiles.
- Mercancías peligrosas.
- Rescate de víctimas (extracción de víctimas de vehículos; rescate de víctimas sumergidas).



*Simulador de maniobra y navegación.*

- Piscina de 12 metros de profundidad, 40 m de ancho y 80 m de largo, con 14 millones de litros de agua; sistema para la generación de 16 tipos distintos de oleaje de hasta 1,6 m de altura y demás características necesarias para las prácticas de supervivencia en la mar.
- Bote de rescate.
- Bote de rescate rápido.
- Bote salvavidas convencional.
- Bote de lanzamiento.
- Bote auxiliar.
- Simulador HUET.
- Simulador GMDSS.
- Simulador de Maniobra y Navegación.
- Simulador de Servicios de Tráfico Marítimo.
- Equipamiento de simuladores de avión y helicóptero.

La aplicación del sistema de calidad en el diseño y desarrollo de sus actividades formativas viene garantizada por la certificación ISO 9001 otorgada al Centro "Jovellanos" por Det Norske Veritas.



Simulador HUET (Helicopter Underwater Escape Training: entrenamiento para el abandono de helicóptero sumergido).

#### 4. BASES ESTRATÉGICAS 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 hidro-

carburos 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 contaminación. 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.

	2004	Diciembre 2008	2010
Bases estratégicas	2	6	6
Bases subacuáticas	2	6	6



La nueva base estratégica de salvamento y lucha contra la contaminación en A Coruña (Vilar do Colo) comenzó a construirse en 2010.

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.



La campana húmeda permite realizar inmersiones desde los buques remolcadores de Salvamento Marítimo aprovechando su posicionamiento dinámico.

#### MATERIAL DE LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN

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

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 con tres vehículos submarinos a control remoto o ROVS. Su misión principal consiste en buscar, inspeccionar 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.

A esta incorporación enmarcada dentro del Plan Nacional de Salvamento 2006-2009 se añadió en el año 2010 la adquisición de una campana de buceo.

El uso de las campanas de buceo y la aplicación de las técnicas de buceo a gran profundidad tiene desde los años sesenta ocupada a una importante parte de la ingeniería oceánica. El buceo convencional en el cual el buceador se sumerge llevando su propio suministro de aire, o siéndole éste suministrado a través de un umbilical, es un método válido hasta ciertas profundidades. El buceador autónomo está limitado en casi todos los países a los 50 metros, y el buzo con umbilical desde superficie respirando mezclas de gases, hasta 90 metros (teóricamente).

Hoy día el buceo a los 200 metros es práctica normal habiendo realizado inmersiones a más de 600 metros. La introducción de la campana de buceo permite a los buceadores ser transportados a su lugar de trabajo y entrar en el agua desde la seguridad de la campana. La campana de buceo suministrará los gases de respiración requeridos, la energía para las herramientas y el calor para los buceadores.

Una de las ventajas de la utilización de la campana húmeda es que aumenta la seguridad de los buceadores porque:

- Las descompresiones se realizan en el interior de la campana con lo que son más exactas y cómodas para el buceador. Además permite efectuar inmersiones con mala mar ya que las descompresiones con oleaje no se pueden llevar a cabo sin la campana por las variaciones en la profundidad.
- No hay la posibilidad de enganche de los umbilicales con las hélices, al no ser necesarios umbilicales de gran longitud que pueden dificultar los movimientos.

- No se realizan tantos esfuerzos del buceador en caso de fuertes corrientes (efecto bandera).
- La campana de buceo proporciona a los buceadores agua caliente en su traje a través de un umbilical. De este modo se mantiene la temperatura corporal idónea para trabajar a grandes profundidades, y se evitan las condiciones de fatiga y frío.
- Además, suministra los gases de respiración requeridos desde una fuente respiratoria cerca de la profundidad de trabajo y proporciona la energía necesaria para las herramientas.
- El uso de la campana de buceo aumenta infinitamente la capacidad operativa de las intervenciones de buceo. Además:
- Permite realizar inmersiones desde los remolcadores de Salvamento Marítimo, aprovechando el sistema DP (posicionamiento dinámico), y sin tener que recurrir a complicadas maniobras de fondeo que retrasan las operaciones, las cuales no garantizaban la posición, con el consiguiente riesgo para los buceadores y el personal de cubierta si se realizan mediante el sistema de umbilical.

El sistema de campana húmeda de Salvamento Marítimo está compuesto principalmente por los siguientes elementos:

- Una campana húmeda con capacidad para tres personas.
- Un A-Frame, pórtico para el izado y arriado de la campana.
- Un sistema de guías, clump weight.
- Dos maquinillas hidráulicas.
- Un contenedor de diez pies para el control de buceo (incluyendo cuadro para mezclas de gases).
- Un equipo de agua caliente.
- Tres umbilicales de excursión de 50 metros.
- Un umbilical principal campana.
- Tres trajes de agua caliente.

**ACTIVIDAD DE LA SOCIEDAD DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARÍTIMA**



## 1. EMERGENCIAS ATENDIDAS DURANTE EL AÑO 2010

A lo largo del año 2010 se atendieron un total de 5.264 emergencias, con 12.338 personas involucradas.

En las tablas que figuran a continuación se realiza una comparativa de las emergencias coordinadas en 2010 con respecto a años anteriores.

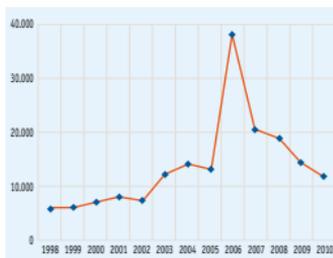
## Evolución del número de emergencias desde el año 1998 al 2010

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
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	5.264



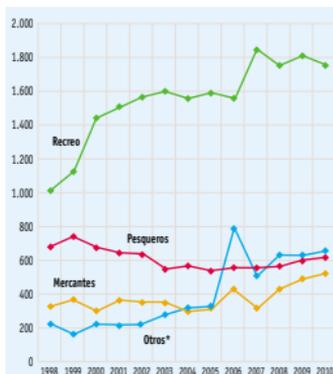
## Evolución de las personas involucradas en emergencias desde el año 1998 al 2010

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
2010	3.737	8.091	292	141	77	12.338



## Evolución del número y tipo de buques implicados en emergencias desde el año 1998 al 2010

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
2010	508 (14%)	614 (17%)	1.785 (51%)	645 (18%)	3.552



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



*Durante el año 2010 hubo 12.338 personas involucradas en emergencias.*



*Salvamento Marítimo coordinó 5.264 emergencias en 2010.*

## 2. EMERGENCIAS RELACIONADAS CON LA INMIGRACIÓN IRREGULAR

En el año 2010 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 2010

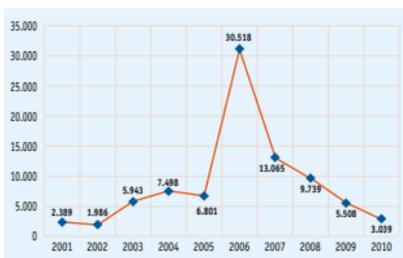
Centro coordinador	N.º emergencias	Rescatados	Fallecidos	Desaparecidos
CCS Algeciras	2	12	0	0
CCS Almería	74	1.853	5	17
CCS Cartagena	14	381	0	0
CCS Las Palmas	7	0	0	0
CCS Tarifa	119	744	0	4
CCS Tenerife	3	1	1	0
CCS Valencia	2	13	1	7
<b>Total general</b>	<b>221</b>	<b>3.004</b>	<b>7</b>	<b>28</b>

TOTAL ACTUACIONES POR AÑO EN "PATERAS"



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.

TOTAL PERSONAS INVOLUCRADAS POR AÑO EN "PATERAS"



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.



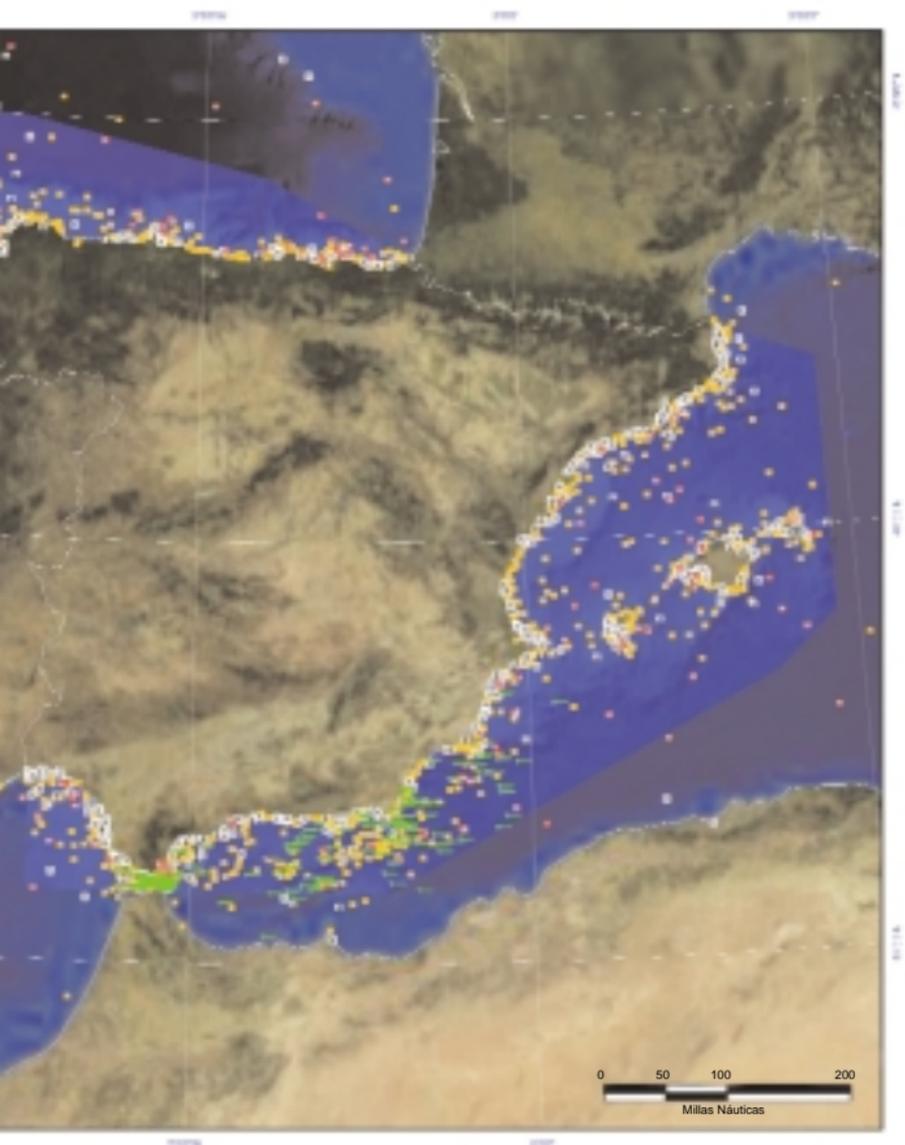
Una "Salvamar" se aproxima a una patera para rescatar a sus ocupantes.



## Emergencias 2010

Tipo: SALVAMENTO-MARÍTIMO

	Falsa Alarma:	3.034		INMIGRACIÓN IRREGULAR*:	196
	Alarma Real:	830		SEÑAL AUT. DE SOCORRO*:	21
	TOTAL:	3.864		EVACUACIÓN MÉDICA BUQUE-TIERRA*:	260
				TOTAL:	477



ABORDAJE*	5	CAÍDA DE PERSONAS AGUA DESDE TIERRA*	112	VARADA/ENCALLADURA*	149	MEDIO-AMBIENTE:	491
ACCIDENTE POR ACT. RECREAT.*	279	COLSIÓN*	9	VÍA DE AGUA*	75	SALVAMENTO-MARÍTIMO:	3.864
ACCIDENTE POR ACT. SUBACUÁT.*	38	ESCORIA*	5	VUELCO*	33	SEGURIDAD-MARÍTIMA:	580
AUSENCIA DE NOTICIAS*	36	HOMBRE AL AGUA*	43	TOTAL:	2.557	SERVICIO-COMPLEMENTARIO:	329
AVISTAMIENTO DE BENGALAS*	13	HUNDIMIENTO*	36			TOTAL:	5.264
BUQUE A LA DERIVA SIN GOBIERNO*	1.673	INCENDIO/EXPLOSIÓN*	46				
CAÍDA DE AERONAVES*	3	TERRORISMO*	0	* Incluidos en grupo "Alarma Real"			

## 3. INTERVENCIONES DEL ÁREA DE OPERACIONES ESPECIALES

Durante el año 2010, la unidad de Operaciones Especiales, que interviene en aquellas emergencias en las que por sus características es necesario utilizar otros recursos diferentes o complementarios a las unidades marítimas y aéreas, se movilizó en las operaciones que se detallan a continuación:

- **“Caída al mar del Helimer 207” (20 enero-3 febrero).** Esta emergencia ocurrió al atardecer del día 20 de enero. Inmediatamente, se iniciaron las operaciones de búsqueda en superficie y aéreas de los 4 tripulantes del “Helimer 207”, participando medios del Ejército del Aire (SAR), Servicio de Vigilancia Aduanera, Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, Guardia Civil y Salvamento Marítimo, con un despliegue de 12 unidades aéreas y 11 de superficie. Estas operaciones fueron coordinadas por el Centro de Salvamento Marítimo en Almería, teniendo como resultado la localización de un superviviente. Con la ayuda de un sonar de barrido lateral se localizaron restos en un fondo de 90 metros, los cuales, posteriormente, se visualizaron con las cámaras del ROV “Comanche” de Salvamento Marítimo, resultando ser los restos del helicóptero, así como los tres tripulantes restantes. Desplazados buzos de superficie y de profundidad de la Guardia Civil (GEAS) de Sevilla y Almería, y de Salvamento Marítimo y con la utilización de una cámara hiperbárica y un médico especialista, se procedió a la recuperación de los tres cuerpos. Con la intervención del ROV “Comanche” desde el buque “Clara Campoamor” en posición DP sobre los restos, se visualizó, clareó y se hicieron firmes éstos. Se recuperaron los tres cuerpos, así como prácticamente todos los restos del helicóptero, siguiendo las indicaciones de la Comisión Nacional de Accidentes Aéreos.
- **“Varada buque RHEA” (28-30 de enero).** En las primeras horas del día 28 de enero varó en la playa del Rinconcillo (Algeciras) el buque de carga general “Rhea”, de 4.041 MT. El barco estaba en lastre y no había contaminación. Tras varios intentos para sacarlo de la varada con remolcadores de puerto, en la mañana del día 30 tomó remolque el buque “Luz de Mar” consiguiendo reflotarlo con la pleamar, sin haber sufrido daños estructurales.
- **“Búsqueda de desaparecido en Punta Coitelada” (16-18 de julio).** En la tarde del día 16 de julio se activó el dispositivo de búsqueda de un desaparecido en la zona de Punta Coitelada. En la mañana del 18 de julio se movilizaron buzos de la base estratégica de A Coruña para proceder a la búsqueda del desaparecido. A la tarde del mismo día se dio finalizada la operación sin resultado alguno.
- **“Búsqueda de desaparecido en Cudillero” (24-27 de julio).** El sábado 24 se recibió el aviso de que un pescador no respondía a las llamadas telefónicas. Faenaba en solitario en la zona de costa entre la Concha de Artedo y Cudillero. Se activó el dispositivo de búsqueda y pocas horas después la “Salvamar Capella” encontró su embarcación a la deriva. Durante el sábado 24 y domingo 25 se realizó la búsqueda con medios aeromarítimos y buceadores de los GEAS de la Guardia Civil de Gijón y de Protección Civil. También se activó al equipo de buceo y a técnicos de la base estratégica de A Coruña para sumarse a las operaciones de búsqueda el lunes 26. Ese lunes se reanudó la búsqueda con medios aeromarítimos y los buceadores de Salvamento Marítimo, GEAS y Protección Civil. Se continuó batiendo la zona con inmersiones en el lugar donde se encontró el aparejo que el desaparecido estaba recogiendo y sus botas de agua, donde se encontró la lancha y en la zona de costa próxima; sin resultado alguno. El martes 27 se continuó la búsqueda con medios aeromarítimos y subacuáticos en la zona de la Playa de la Concha de Artedo. Sin resultado alguno, a última hora del día se desmovilizó al equipo de la base estratégica de A Coruña.
- **“Buque Voyager J” (29 julio).** Buque “Voyager J”, n.º IMO 6721163, con vía de agua y con escora creciente en las proximidades de Ceuta y con 40 MT gas-oil/aceites a bordo. El personal BEC estaba alistado y cargó equipos de bombeo, barreras, etc. El buque se hundió a las 1795 UTC, en aguas marroquíes en posición: 35°-38.0N; 004°-57.3W
- **“Búsqueda de desaparecido en zona Cabo Finisterre (21-22 agosto).** En la tarde del sábado 21 se produjo la desaparición de un bañista italiano en la Playa Mar de Fora, en las proximidades del Cabo Finisterre. Otros dos bañistas consiguieron regresar a la playa y un cuarto del mismo grupo de amigos fue rescatado por Protección Civil en las rocas próximas a la playa en buen estado de salud. En la mañana del domingo 22 se movilizó material de la base estratégica de A Coruña para desplazarse a la zona y buscar al desaparecido en colaboración con los GEAS de la Guardia Civil. Se realizó una inmersión con 6 buceadores (2 impulsados con torpedos) en la tarde del domingo rastreando una zona amplia al suroeste de la playa, donde desde tierra, el equipo de Protección Civil y los vecinos perdieron de vista al desaparecido. No se encontró al desaparecido.
- **“Contaminación en Puerto de Algeciras” (27 de octubre).** El 27 de octubre se recibió información sobre derrame de F.O. de procedencia desconocida en la dársena del puerto

de Algeciras. Se desplazó personal desde BEC-Sevilla con equipos LCC (barreras, absorbentes, skimmer, unidades de potencia, etc.) a la zona.

Evaluada la situación con los informes recibidos del H/209 e inspección ocular de la zona, se procedió al tendido de barreras de contención, barrera absorbente y recuperación mecánica y manual desde dos embarcaciones. Este dispositivo se mantuvo hasta el sábado 27 dando por finalizada las operaciones.

- **“Inspección submarina del buque Maro” (13-14 octubre).**

El equipo de buceo de la base se desplazó a Hondarribia (Guipúzcoa) para una inspección submarina de la zona del embarrancamiento y posterior hundimiento del buque Maro. El objetivo era determinar la situación de los restos sumergidos que quedan del barco tras las labores de remoción realizadas por la empresa “Zumaia Offshore”. Se realizó la inmersión en la zona en la que se determinó el número, situación y tamaño de los restos más significativos del buque mercante.

- **“Pesquero Motxo” (04-09 noviembre).**

El día 04/11/2010 se movilizó al equipo de buceo de la base para desplazarse a Zumaia (Guipúzcoa) por el embarrancamiento del pesquero “Motxo” en una zona de acantilados. El equipo realizó el achique de agua de la cámara de máquinas del pesquero y labores de extracción de combustible.

- **“Contaminación en Puerto de Motril” (10 de noviembre).**

Se recibió información sobre derrame de F.O. de procedencia desconocida en la dársena del puerto de Motril. De inmediato, se desplazó a la zona personal desde BEC-Cartagena con equipos LCC (barreras, absorbentes, skimmer, unidades de potencia, etc.).

Evaluada la situación se procedió al tendido de barreras de contención, barrera absorbente y recuperación mecánica y manual desde dos embarcaciones. Este dispositivo se mantuvo hasta que el día 12 de noviembre finalizaron las operaciones.

- **“Recogida de madera del buque North Spirit” (14-17 diciembre).**

El 4 de diciembre se hundió el buque North Spirit dejando a flote piezas de madera pertenecientes a su carga. El buque de Salvamento “Don Inda” y el buque de Salvamento “Irmáns García Nodal” se dedicaron a recoger parte de la madera. El equipo de la BEC se desplazó al puerto de A Coruña y al puerto exterior de Ferrol para recoger la madera descargada por los buques, transportarla y almacenarla en la base.

- **“Buque Forrester /Duit (23 diciembre).**

Buque alemán, Forester/ DUIT, a la deriva por fallo en máquinas en posición: 36° 6.0'N; 5° 49.7'W, a dos cables de Cabo Plata en Zahara de los Atunes (Cádiz). El buque fue remolcado a la Bahía de Algeciras por el María Zambrano, acompañado por el Luz de Mar.



La tripulación de la “Salvamar Al Nair” se prepara para atracar en puerto.

#### 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 siete años

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
En los DST	153.596	152.777	157.893	190.312	190.475	161.624	192.634
En las aproximaciones y alejamientos de puertos	158.787	157.800	156.472	167.743	175.940	184.294	165.638
Total de buques identificados	312.383	310.577	314.365	358.055	366.415	345.918	358.272



El número total de buques identificados en el DST y en las aproximaciones y alejamientos de puertos ascendió en 2010 a 358.272.

#### BUQUES IDENTIFICADOS EN LOS DISPOSITIVOS DE SEPARACIÓN DE TRÁFICO EN LOS ÚLTIMOS DOCE AÑOS

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
DST FINISTERRE Buques identificados	41.829	44.561	44.331	43.209	43.469	42.538	43.212	41.942	42.136	42.354	40.320	40.530
DST TARIFA Buques identificados	83.856	84.844	82.136	83.491	88.778	91.009	94.157	96.188	105.954	106.332	104.527	112.943
DST GATA Buques identificados	13.788	22.244	21.049	20.252	19.067	20.049	15.408	19.755	38.414	37.531	34.547	33.130
D.S.T. CANARIAS ORIENTAL** Buques identificados	-	-	-	-	-	-	-	-	864	1.065	1.894	2.656
D.S.T. CANARIAS OCCIDENTAL** Buques identificados	-	-	-	-	-	-	-	-	2.944	3.193	3.006	3.375

\* 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.

#### RADIOAVISOS NÁUTICOS 2010

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	

## 5. SERVICIOS EFECTUADOS POR LAS UNIDADES AÉREAS Y MARÍTIMAS EN 2010

## MEDIOS MARÍTIMOS

BUQUES	N.º total servicios	Horas navegación
Luz de Mar	354	2.097
María Pita	175	1.176
María de Maeztu	153	1.298
Clara Campoamor	152	3.797
María Zambrano	149	1.100
Alonso de Chaves	148	1.226
Punta Mayor	134	1.176
Marta Mata	131	1.248
M. de Cervantes	126	1.750
Remolcanosa V	117	1.341
Punta Salinas	95	2.034
Don Inda	78	2.947
V.B. Antártico	62	495
Ibaizábal uno	9	110
<b>TOTAL</b>	<b>1.883</b>	<b>21.795</b>

“SALVAMARES”	N.º total servicios	Horas navegación
S. Dubhe	289	938
S. Mirach	162	464
S. El Puntal	115	446
S. Alcyone	121	415
S. Alborán	128	414
S. Denébola	125	411
S. Diphda	133	389
S. Suhail	130	386
S. Acrux	146	373
S. Mimosa	144	371
S. Pollux	155	370
S. Alkaid	161	369
S. Gadir	131	360
S. Regulus	103	345
S. Altair	84	323
S. Alnitak	99	322
S. Polaris	107	322
S. Mirfak	104	319
S. Vega	108	312
S. Orión	61	311
S. Sargadelos	92	304
S. Atria	90	293

“SALVAMARES”	N.º total servicios	Horas navegación
S. Mintaka	127	290
S. Markab	116	288
S. Levante	109	285
S. Sabik	62	280
S. Sirius	143	277
S. Alioth	74	240
S. Achernar	89	237
S. Capella	67	232
S. Shaula	76	228
S. Rigel	90	219
S. Algenib	77	217
S. Menkalinán	90	216
S. Mizar	63	211
S. Nunki	106	210
S. Castor	135	205
S. Saiph	78	204
S. Al Nair	60	198
S. Aldebarán	66	193
S. Hamal	62	190
S. Illes Pitiuses	68	190
S. Tenerife	69	189
S. Antares	70	187
S. Canopus	58	187
S. Alpheratz	79	184
S. Alnilam	54	178
S. Monte Gorbea	58	155
S. Deneb	65	152
S. Alonso Sánchez	48	143
S. Alphard	54	128
S. Alphecca	39	127
S. Sant Carles	44	111
S. Atlántico*	24	110
S. Adhara	31	106
S. Alcor	17	43
<b>TOTAL</b>	<b>5.256</b>	<b>15.169</b>

\* Dejó de prestar servicio en 2010.

“GUARDAMARES”	N.º total servicios	Horas navegación
G. Concepción Arenal	256	1.627
G. Caliope	138	813
G. Talía	249	2.958
G. Polimnia	235	1.425
<b>TOTAL</b>	<b>878</b>	<b>6.823</b>

## MEDIOS AÉREOS

AVIONES	N.º total servicios	Horas vuelo
SASEMAR 101	186	1.048
SASEMAR 102	213	1.048
SASEMAR 103	153	862
SERVIOLA UNO	11	43
SERVIOLA DOS	128	668
SERVIOLA BACKUP	6	31
<b>TOTAL</b>	<b>697</b>	<b>3.700</b>

HELICÓPTEROS	N.º total servicios	Horas vuelo
HELIMER 201	126	240
HELIMER 202	181	359
HELIMER 203	186	444
HELIMER 204	161	373
HELIMER 205	133	283
HELIMER 206	155	299
HELIMER 207	180	359
HELIMER 208	196	388
HELIMER 209	192	369
HELIMER 210	137	269
HELIMER 211	124	265
HELIMER 212 BACKUP	129	267
HELIMER 213 BACKUP	82	147
HELIMER 215 BACKUP	86	187
<b>TOTAL</b>	<b>2.068</b>	<b>4.249</b>



Los helicópteros de Salvamento Marítimo acumularon 4.249 horas de vuelo.

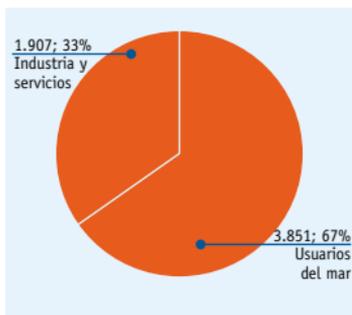
## 6. ACTIVIDAD DEL CENTRO "JOVELLANOS"

Desde el mes de mayo de 1993, fecha de su inauguración, hasta el 31 de diciembre de 2010, han pasado por las aulas del Centro "Jovellanos" un total de 75.877 personas, que asistieron a los cerca de 6.000 cursos de especialidad marítima y de seguridad impartidos tanto en las propias instalacio-

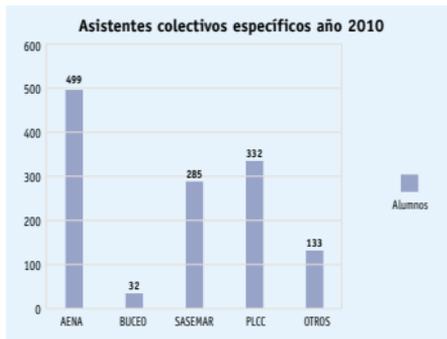
nes como fuera de ellas a través de unidades móviles o en la modalidad on-line.

En el año 2010 se desarrollaron 551 cursos en los que participaron 5.758 personas procedentes de los sectores marítimo-portuarios, pesca, e industria y servicios.

**Participación por sectores  
(Mar e industria y servicios) – 2010**



**Otros colectivos**



Varios alumnos realizan ejercicios de prácticas en la piscina del Centro "Jovellanos", que puede generar 16 tipos distintos de oleaje de hasta 1,6 m de altura.

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

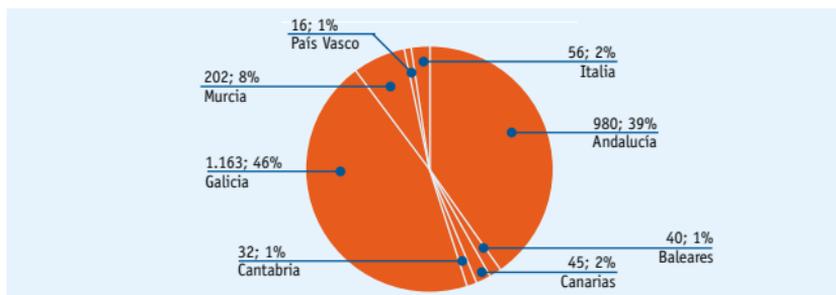
Año	N. O. Básico	Avanzado	Sup. Dirección	TOTAL Alumnos
2005	239			239
2006	897	70	30	997
2007	578	54	126	758
2008	230	25	24	279
2009	144	28	26	198
2010	267	31	34	332
Total	2.413	170	254	2.837

### Alumnado formado en el Centro / fuera del Centro 2010

	*2008	*2009	TOTAL 2010
N.º TOTAL	375,4	405,2	5.758
A. Centro	265,5	288,7	3.098
A. Online	18,6	10,6	126
A. Uds. Móv	91,3	105,9	2.534

\* Media mensual

### Alumnos unidades móviles. CC.AA.

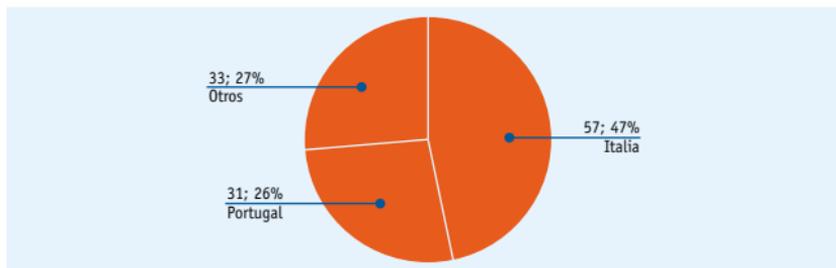


### Usuarios extranjeros

El total de participantes procedentes de otros países registrados en el año 2010 se eleva a 121 usuarios. Los de nacionalidad italiana y portuguesa son los más numerosos, con una participación de 57 y 31 usuarios respectivamente. En

Italia se impartieron 10 cursos de Operador Restringido del SMSSM. Los portugueses asistieron, en el Centro, a cursos de Avanzado de Maniobras dirigidos a Prácticos de Puerto. En mucha menor medida, nuestros cursos han contado con la asistencia de alumnos procedentes de países como Alemania, Brasil, Reino Unido o Suecia, entre otros.

### Participación de alumnos procedentes de otros países



**Área de ensayo y certificación de equipos**

El Centro de Seguridad Marítima “Jovellanos” es Organismo Notificado (n.º 0540) por el Ministerio de Industria para lle-

var a cabo el Examen CE de Tipo en Equipos de Protección Individual para prevención del ahogamiento y ayudas a la flotabilidad (Directiva 89/686/CE).

**Cuadro resumen de actividad de esta área en 2010**

ENSAYOS			
Equipo	Ensayos	Cantidad Modelos	Empresas
Balsas Salvavidas	Sobrepresión Lanzamiento Adrizamiento Embarque (ISO 9650-1)	2	DUARRY
Material de Rescate polivalente acuático (MARPA)	Entradas al agua y utilización del equipo	1	EMERGALIA
Chaleco salvavidas inflable con radiobaliza personal	Disparo inadvertido y operatividad del conjunto	2	ENISA
Manguitos infantiles	Flotabilidad (ISO 12402)	1	JANE
Balsas Salvavidas	Lanzamiento (ISO 9650-1)	1	NAVIMO



Ejercicio de entrenamiento de alumnos del Centro de Seguridad Marítima “Jovellanos”.

## 7. 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 2010, en los que esta área ha participado en su organización, coordinación o elaboración cabe destacar:

- Presentación de medios de Salvamento Marítimo, E/S "SALVAMAR AL NAIR" y "GUARDAMAR TALÍA" en la Isla de

la Graciosa, con asistencia de la Delegada del Gobierno en Canarias y la Presidenta y Directora de Sasamar. (06.05.10).

- Presentación de medios de Salvamento Marítimo, E/S "GUARDAMAR POLIMNIA" en Tarragona. (13.05.10).

A destacar que en el año 2010, se han presentado las siguientes Bases Estratégicas de lucha contra la contaminación:

- Presentación por parte del Ministro de Fomento de las obras de la nueva BEC, en la localidad de Fene. (31.03.10).
- Presentación de la BEC de Castellón y botadura de la E/S "SAR MESANA" (Septiembre 10).
- Presentación de la BEC de Tenerife con asistencia del Ministro de Fomento (29.10.10).
- Presentación de la BEC de Sevilla en la localidad de Dos Hermanas (30.11.10).

En colaboración con la DGMM,

- Ejercicio Anual LCC en Santander, con la firma del plan Golfo de Vizcaya con asistencia del Prefecto Marítimo de Brest. (25-27 Mayo 2010).
- Salón Náutico Internacional de Barcelona (Barcelona/Nov. 2010).

## 8. EJERCICIO NACIONAL DE SALVAMENTO Y LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN EN SANTANDER



Imagen aérea desde el "Helimer 205", participante en el ejercicio.

El Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General de la Marina Mercante y de Salvamento Marítimo, realizó el ejercicio internacional "Santander 2010" durante los días 25, 26 y 27 de mayo en Santander. El día 25 por la tarde se presentó el ejercicio y los días 26 y 27 se desarrollaron las operaciones en el mar y en la costa.

"Santander 2010" fue un ejercicio de salvamento y lucha contra la contaminación marina, de ámbito internacional y con medios reales aeromarítimos. Su objetivo principal fue evaluar y reforzar la cooperación operacional en salvamento marítimo y la lucha contra la contaminación marina, en

cumplimiento del Convenio Internacional de Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación (OPRC) entre los países participantes en el ejercicio, así como, entre las distintas administraciones españolas involucradas (Administración General del Estado, Gobierno de Cantabria y Ayuntamientos). Además, se activó el plan Golfo de Vizcaya, que es un plan de intervención franco-española en caso de siniestro en el Cantábrico.

A nivel internacional, junto con España, participaron operativamente Francia y la Agencia Europea de Seguridad Marítima.

## Escenario:



Mapa de situación de las operaciones.



Imagen de satélite del lugar de las operaciones en la costa de Santander.

**Objetivos**

**Generales:**

- Evaluar y reforzar la cooperación operacional en salvamento marítimo y lucha contra la contaminación marina con los organismos franceses en el marco del Convenio Internacional de Hamburgo de 1979 (Convenio SAR); y del Convenio Internacional de Cooperación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos de 1990 (Convenio OPRC).
- Ejecutar el plan de ejercicios establecido en el marco del plan Golfo de Vizcaya.
- Evaluar y reforzar la cooperación operacional en lucha contra la contaminación marina entre el Plan Nacional de Contingencias y el Plan Territorial de Cantabria.
- Activar el PICCMA del Puerto de Santander (Plan Interior de Contingencias por Contaminación Marina Accidental).
- Evaluar los procedimientos operativos entre SASEMAR, PREMAR ATLANTIQUE, CCS SANTANDER, CCS BILBAO, CROSS ETEL y también la coordinación con Autoridades Nacionales, Autonómicas y Locales.

**Particulares:**

Adiestramiento avanzado de todo el personal que interviene en el ejercicio, con especial atención de los siguientes aspectos:

- Efectuar un ejercicio SAR para el rescate de 2 heridos a bordo de un buque, y paralelamente otro helicópte-

ro rescata a dos tripulantes que se encuentran en el agua.

- Abordar un buque con incendio a bordo para la extinción del mismo y evaluación de su condición estructural.
- Embarque del Equipo de Evaluación (EE) en los buques siniestrados desde una unidad aérea o marítima.
- Activación del Equipo de Intervención (EI) en misiones de remolque, extinción de incendio y garantizar estabilidad.
- Movilización de los medios necesarios para responder a un derrame accidental de hidrocarburo desde un buque accidentado.
- Preparación de medios para responder a una eventual llegada de hidrocarburo a la costa, en coordinación con las autoridades autonómicas y locales.
- Lanzamiento de boyas de deriva y eventualmente otros indicadores, como herramienta auxiliar para la predicción y seguimiento de las trayectorias de la contaminación.
- Estimación de la deriva de la contaminación marina por USyP (MeteoGalicia, ESE-00 y Unidad de Seguimiento y Predicción Meteorológica y Oceanográfica, Universidad de Cantabria).
- Evaluación de la organización de una lucha eficaz entre la interfaz tierra-mar.



*El buque recogedor "Urania Mella", de Salvamento Marítimo, y el remolcador "Mahón", de la Armada, fueron dos de los medios marítimos participantes en "Santander 2010".*

Los Organismos e instituciones participantes en el ejercicio "Santander 2010" fueron:

#### ORGANISMOS DE ÁMBITO INTERNACIONAL:

Prefectura Marítima del Atlántico – Gobierno de la República Francesa.

Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA) – UE.

#### NACIONALES-ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO:

- **Ministerio de la Presidencia.**
  - Delegación del Gobierno en Cantabria.
  - Departamento de Infraestructuras y Seguimiento de Situaciones de Crisis (DISSC).
- **Ministerio de Fomento.**
  - Dirección General de la Marina Mercante: Servicios Centrales y Capitanía Marítima de Santander.
  - Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima: Servicios Centrales y Centro de Coordinación de Salvamento de Santander.
  - Ente Público Puertos del Estado y Autoridad Portuaria de Santander.
- **Ministerio del Medio Ambiente, Rural y Marino.**
  - Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar: Servicios Centrales.
  - Demarcación de Costas de Cantabria.
  - Agencia Estatal de Meteorología en Cantabria.
- **Ministerio de Defensa.**
  - Armada Española.
  - Servicio Aéreo de Rescate (SAR).
  - Unidad Militar de Emergencia (UME).
- **Ministerio del Interior.**
  - Dirección General de la Guardia Civil.
- **Ministerio de Economía y Hacienda – Agencia Tributaria.**
  - Servicio de Vigilancia Aduanera.

- **Ministerio de Trabajo e Inmigración.**

- Instituto Social de la Marina (ISM).

#### AUTONÓMICOS-GOBIERNO DE CANTABRIA:

- **Consejería de Presidencia y Justicia.**
  - Dirección General de Protección Civil.
- **Consejería de Medio Ambiente.**
- **Consejería de Desarrollo Rural, Ganadería, Pesca y Biodiversidad.**
  - Dirección General de Pesca y Alimentación.
  - Dirección General de Biodiversidad.
- **Consejería de Sanidad.**

#### OTROS ORGANISMOS PÚBLICOS:

- Ayuntamiento de Santander.
- Universidad de Cantabria.
- Cruz Roja Española.

#### ORGANISMOS PRIVADOS:

- Flota Suardíaz.
- Remolcadores Unidos, S.A.
- Corporación de Prácticos del Puerto de Santander.

#### OBSERVADORES INTERNACIONALES:

- Portugal.
- Argelia.
- Marruecos.
- CEDRE (Centro de documentación de investigación y de experimentación sobre la contaminación accidental de las aguas).
- REMPEC (Centro regional de respuesta a la contaminación marítima en el Mediterráneo).

## MEDIOS MARÍTIMOS Y AÉREOS PARTICIPANTES

Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima  
(Ministerio de Fomento)

Buque recogedor "Urania Mella"



Buque "María de Maeztu"



Embarcación de intervención rápida "Salvamar Deneb"



Embarcación de intervención rápida "Guardamar Concepción Arenal"



Avión de Salvamento Marítimo "Sasemar 102"



Helicóptero "Helimer 205"



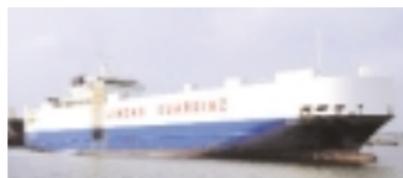
Centro de Operaciones Avanzado (COA de Salvamento Marítimo)



Armada (Ministerio de Defensa)

Remolcador "Mahón"



**Ejército del Aire (Ministerio de Defensa)****"CN-235 ALA 48"****Camión de Comunicaciones del SAR****Instituto Social de la Marina (Ministerio de Trabajo e Inmigración)****Buque Hospital "Juan de la Cosa"****Guardia Civil (Ministerio del Interior)****Patrullera****Servicio de Vigilancia Aduanera (Ministerio de Economía y Hacienda)****Patrullera****Grupo Suardiáz****Buque "Gran Canaria Car"****Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA)****Buque anticontaminación "Ría de Vigo"****Marina Nacional Francesa****Remolcador "Argonaute"**

Avión Aduana Francesa "POLMAR III"



Camión Comunicaciones del Gobierno de Cantabria



Gobierno de Cantabria 112 (Consejería de Presidencia y Justicia)

Helicóptero D/T



Cruz Roja Española

Lancha de salvamento "Santander"



Autoridades observando las operaciones en el mar. De izquierda a derecha, en primer plano: fiscal de Medio Ambiente, Antonio Vercher; prefecto marítimo del Atlántico, Anne-François de Saint Salvy. En segundo plano: directora general de la Marina Mercante, Isabel Durántez; delegado del Gobierno en Cantabria, Agustín Ibáñez; directora de Salvamento Marítimo, Esther Durántez, y un guardiamarina de la Prefectura Marítima del Atlántico.



En el ejercicio "Santander 2010", en el que se planteó la colisión entre un petrolero y un buque ro-ro, participaron unos 400 efectivos y una veintena de unidades marítimas y aéreas.

### Supuesto

El supuesto general de este ejercicio fue la colisión entre un petrolero y un buque ro-ro con pasajeros, al norte de Santander. Tras la colisión fue necesario realizar una evacuación de varios tripulantes de los buques y de la mar. Como consecuencia del accidente, se produjo un derrame que finalmente alcanzó la costa, provocando contaminación por derrame de hidrocarburos de una playa y un incendio en el buque petrolero que fue necesario extinguir y remolcar a puerto.

Los buques que actuaron como figurativos fueron:

- El buque "GRAN CANARIA CAR" puesto a disposición del ejercicio por SUARDIAZ, fue el RO-RO.
- El "Urania Mella" de Salvamento Marítimo actuó de petrolero.

### Organización de la respuesta

Simultáneamente a estas operaciones, se evaluó la extensión y deriva de la contaminación y se movilizaron los medios para combatirla. Fueron activados los siguientes planes:

- PLAN NACIONAL DE CONTINGENCIAS POR CONTAMINACIÓN MARINA ACCIDENTAL.

- PLAN ESPECIAL DE EMERGENCIAS DEL GOBIERNO DE CANTABRIA.
- PLAN INTERIOR DE CONTINGENCIAS POR CONTAMINACIÓN MARÍTIMA ACCIDENTAL (PICCMA) DEL PUERTO DE SANTANDER.
- PLAN GOLFO DE VIZCAYA Plan de ayuda mutua para Búsqueda y Rescate y Respuesta a la Contaminación Marina (Francia-España).

El Puerto de Santander activó el Plan Interior de Contingencias por Contaminación Marina Accidental (PICCMA) en previsión de posible contaminación procedente del buque. También activó su Plan Especial de Emergencias del Gobierno de Cantabria y la Autoridad Marítima, representada por el Capitán Marítimo de Santander, activó el PLAN NACIONAL DE CONTINGENCIAS POR CONTAMINACIÓN MARINA ACCIDENTAL en prevención de la previsible extensión de la contaminación.

Se constituyeron: el CECOMAR en el Faro de la Cerda en la Península de la Magdalena; la Unidad de Seguimiento y Predicción; y la Célula de Medio Ambiente.

Se activó el Plan Golfo de Vizcaya y se solicitó la colaboración de un buque recogedor de EMSA a través del MIC.

CAPITANÍA MARÍTIMA informó a DELEGACIÓN DEL GOBIERNO de la situación.

El CECOMAR evaluó la situación de los buques a fin de determinar la mejor respuesta de lucha contra la contaminación en la mar y movilizaron los medios necesarios.

Por su parte, en la costa, una vez conocida la previsión de la deriva de la mancha se organizó la protección, acceso, balizamiento, recogida y almacenamiento de residuos y protección de las zonas costeras a las que pudiera afectar la contaminación.

En todo momento la Unidad de Seguimiento y Previsión realizó estimaciones de la deriva del hidrocarburo y seguimiento de las unidades que intervinieron en la lucha contra la contaminación.

Por su parte, la Célula de Medio Ambiente realizó acopio de toda la información disponible sobre las características del producto derramado y demás datos que tenían interés medioambiental para mantener informado de estos asuntos al CECOMAR.

**PLAN NACIONAL DE SALVAMENTO 2010-2018**



En el año 2010 se concluyó el Plan Nacional de Salvamento 2006-2009 y el Consejo de Ministros aprobó, el 20 de agosto, 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 2010-2018.

El Plan, que cuenta con una dotación de 1.690,5 millones de euros, se ha diseñado en consonancia con los objetivos de la política marítima de la Unión Europea, con una duración de ocho años, fijando su horizonte en 2018, frente a los cuatro años de los planes anteriores. Cabe recordar que en estos últimos años, el Ministerio de Fomento ha llevado a cabo un gran esfuerzo inversor en esta materia, gracias al cual España cuenta hoy con un servicio de Salvamento Marítimo de los más avanzados del mundo. Concretamente, el Plan Nacional comprendido entre los años 2006-2009 recibió una dotación de 1.023 millones de euros, lo que suponía multiplicar por 6,6 las inversiones del anterior y era el más ambicioso de todos los precedentes.

El esfuerzo inversor realizado en estos años permite que el nuevo Plan 2010-2018 se centre en reforzar la prevención y

afianzar el sistema existente. **Para potenciar el sistema preventivo por un mar más limpio y seguro**, el Plan considera necesario basarse en el binomio compuesto por la normativa y los instrumentos que aseguren el cumplimiento de la misma: vigilancia, inspección, sanción y difusión de la cultura preventiva entre los usuarios de la mar.

Para ello, España va a potenciar el ejercicio de la acción penal contra los causantes de hechos contaminantes que serán considerados como autores responsables de un delito contra el medio ambiente. La capacidad de prevenir, detectar y sancionar se ha visto notablemente incrementada gracias a la incorporación a la flota aérea de aviones equipados con la más avanzada tecnología.

**Otro de los objetivos del Plan es afianzar el desarrollo del ya existente y sólido sistema de respuesta ante las emergencias.** Salvamento Marítimo cuenta con un despliegue de medios materiales y humanos, adecuadamente distribuidos y tecnológicamente avanzados, que nos convierte en un referente europeo en este ámbito. En el periodo 2010-2018 se mantendrá un adecuado ritmo de renovación de estos medios.



*El Plan Nacional de Salvamento 2010-2018 promueve el desarrollo de herramientas de difusión y formación dirigidas a profesionales del ámbito pesquero y usuarios de recreo.*



*Optimizar la aplicación de los medios humanos y materiales disponibles.*

Un proyecto del alcance y la envergadura de este Plan, debe contar si duda con el esfuerzo y la colaboración de todos los agentes implicados que posibilite un **nuevo marco de relación institucional**, basado en la concertación y cooperación, a nivel internacional, nacional y autonómico, así como con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y otros organismos e instituciones que permita generar sinergias y sumar las capacidades y recursos disponibles de todos los agentes públicos y privados.

**La innovación y la investigación** es el cuarto eje estratégico de este Plan, que se desarrollará mediante el apoyo y estímulo de áreas o espacios de estudios multidisciplinares, en colaboración con Puertos del Estado y con la participación de otros centros de investigación, universidades y empresas públicas y privadas.

El nuevo Plan contempla también la aplicación del Tercer Paquete para la Seguridad Marítima de la Unión Europea, que es uno de los instrumentos reguladores más amplios y avanzados del mundo en materia de transporte marítimo. España asumirá sin dilación ese desarrollo normativo que significa: Reglas y estándares comunes para las organizaciones de ins-

pección y reconocimiento de buques, importantes avances en materia de lugares de refugio, un mayor esfuerzo en el control e inspección como Estado rector del Puerto, la puesta en marcha de un sistema integrado de información sobre la posición y carga de los buques que se encuentren en aguas comunitarias –para permitir una detección más temprana de un accidente y una reducción importante de los tiempos de respuesta– y el establecimiento definitivo de los principios fundamentales que han de regir la investigación de accidentes.

Para lograr todos estos objetivos, consolidar e incrementar los niveles de cobertura ya alcanzados, se prevé que a la finalización del Plan la situación de Salvamento Marítimo sea la siguiente:

- **Flota marítima:** 55 embarcaciones de intervención rápida “Salvamares” (14 Cantábrico-Galicia, 12 Sur-Estrecho, 10 Canarias, 17 Mediterráneo, 2 con coberturas varadas). 4 patrulleras denominadas “Guardamares” (Cantábrico-Galicia, Sur-Estrecho, Canarias, Mediterráneo). 7 buques polivalentes de salvamento y lucha contra la contaminación (2 Cantábrico-Galicia, 2 Sur-Estrecho, 1 Canarias, 2 Mediterráneo). 7 remolcadores (3 Cantábrico-Galicia, 1 Sur-

Estrecho, 1 Canarias, 2 Mediterráneo), 4 buques recogedores (Cantábrico-Galicia, Sur-Estrecho, Canarias, Mediterráneo), 42 lanchas de salvamento operadas conjuntamente con Cruz Roja Española (19 Cantábrico-Galicia, 5 Sur-Estrecho, 5 Canarias, 13 Mediterráneo).

- **Flota aérea:** 3 aviones CASA 235 (Cantábrico-Galicia, Mediterráneo, Canarias), 3 aviones ligeros (Cantábrico, Alborán, Mediterráneo), 3 helicópteros de gran porte (Galicia, Estrecho y Canarias), 8 de tipo medio (Galicia, Asturias, Cantabria, Canarias Occidental, Mediterráneo Sur, Mediterráneo Central, Mediterráneo Norte, Baleares).
- **Bases:** 6 bases estratégicas de almacenamiento (Galicia, Santander, Castellón, Cartagena, Sevilla, Tenerife), 2 bases de actuación subacuática permanentes (Galicia, Cartagena), 4 bases subacuáticas de primera respuesta (Baleares, Cataluña, Estrecho y Canarias)

El uso eficiente de estos recursos conlleva también la mejora de la **capacitación de los profesionales de Salvamento Marítimo** por lo que se impulsará el Centro de Seguridad Marítima Integral "Jovellanos" en Gijón, como instrumento ejecutor de la política formativa de la Administración Marítima, y el desarrollo de Sistemas Integrados de Información que faciliten la toma de decisiones y optimicen la respuesta.

Como un reflejo de la labor desarrollada por Salvamento Marítimo hay que subrayar que en el período 2005-2010 atendió 29.121 emergencias marítimas en las que se asistió a 118.646 personas. De ellas, 2.015 casos y 68.670 personas estuvieron relacionados con la inmigración irregular. Además, en este período se dio respuesta a más de 1.000 episodios que tuvieron que ver con la protección del medioambiente marino, y desde los Centros de Coordinación de Salvamento se realizó el seguimiento a más de 1,8 millones de buques.

Asimismo, España se encuentra en un lugar estratégico respecto a algunas de las rutas de tráfico marítimo más importantes del mundo, lo que supone un elevado tráfico de paso que circunda nuestras costas, susceptible de generar diversidad de incidentes marítimos. Así, en 2010, 112.943 buques mercantes transitaron por el Dispositivo de Separación de Tráfico del Estrecho y 40.530 lo hicieron por el de Finisterre, ambos de Salvamento Marítimo. Un porcentaje significativo de ellos, transportando mercancías peligrosas.

Todo esto hace necesario disponer de un Plan Nacional de Servicios Especiales de Salvamento de la Vida Humana en la Mar y de la Lucha contra la Contaminación del Medio Marino, como el que ahora se potencia, para que garantice su eficacia en estos ámbitos de protección, eleve los niveles de seguridad marítima y contribuya a lograr un transporte sostenible.



**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: **Manuel Iglesias**

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: **Jesús Iglesias**

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

Tel: 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)

Tel: 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

Tel: 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

Tel: 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)

Tel: 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

Tel: 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: **Pedro Bru**

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: **Roberto Basterreche**

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 Septián**

Torre de Salvamento Marítimo  
Via 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: **Ana Rivas**

33393 Veranes (GIJÓN)

Telf: 98 515 98 00

Fax: 98 516 77 04

[www.centrojovellanos.com](http://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](http://www.salvamentomaritimo.es)