

MARINA CIVIL

NÚMERO 84



- *Reorganización de la Administración marítima*
- *España, entre las flotas más seguras del mundo*
- *Mejora la seguridad de los pesqueros*
- *Intensa colaboración con Marruecos*
- *La prevención, objetivo de la campaña en la náutica de recreo*

Fomento incrementa los medios de Salvamento Marítimo

**NUEVOS AVIONES Y BUQUES
CON LA MÁS AVANZADA TECNOLOGÍA**



SALVAMOS A LAS PERSONAS DEL MAR, PROTEGEMOS LA MAR.



En 2004: 14.000 personas atendidas • 175 actuaciones en defensa del medio ambiente marino • Seguimiento de 300.000 buques.

• 1.000 personas trabajando las 24 horas, 365 días • 21 Centros de Coordinación de emergencias • 13 buques • 45 embarcaciones de intervención rápida • 6 helicópteros.

Nuevos medios a incorporar: 4 buques polivalentes • 3 aviones • 3 helicópteros • 5 bases de lucha contra la contaminación • 12 embarcaciones de intervención rápida.

CANAL 16 de VHF/2.182 KHz onda media

900 202 202

Atención 24 h.



GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTES
DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTIL



Salvamento Marítimo

3/ EDITORIAL

4/ PLAN NACIONAL DE SALVAMENTO MARÍTIMO

- Balance del primer año
- Incorporación de tres aviones
- Compra de dos helicópteros
- "Clara Campoamor"
- La "Salvamar Sabik" en la Copa América
- Nueva base estratégica

35/ ADMINISTRACIÓN E INVERSIONES

- Nueva organización de la Administración marítima
- Registro Especial de Canarias
- Capitanía Marítima de Ferrol
- Capitanía de Burela

41/ SEGURIDAD MARÍTIMA

- Modificación del Dispositivo del Estrecho
- España y Marruecos intensifican su colaboración

48/ NÁUTICA DE RECREO

- La prevención es el mejor aliado
- Se simplifican y agilizan los trámites

55/ NAVIERAS

- Fernando Palao en la Asamblea general de Anave
- Construcción de tres buques ro-ro



61/ PUERTOS

- Concurso para la creación de las autopistas del mar

63/ PESCA

- Seguridad en los pesqueros menores de 24 metros
- Relevo generacional

69/ EJERCICIO NACIONAL "VIGO 2007"

- Lucha contra la contaminación

75/ EMERGENCIAS

- Colaboración entre España y Marruecos

79/ CONVENIOS INTERNACIONALES

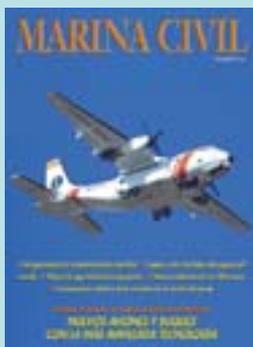
- La mayor responsabilidad será del propietario del buque

85/ NOTICIAS

- La flota mercante española es de las más seguras
- 25 aniversario del Memorando de París
- Información transparente en el transporte marítimo
- Cluster Marítimo Español
- Premio a Salvamento Marítimo

95/ EL ESPEJO DEL MAR

- Los océanos polares...
- La atracción de la Antártida



NÚMERO 84 - ENERO A JUNIO 2007

Nuestra portada: El avión CN-235 de Salvamento Marítimo está especialmente preparado para operaciones de búsqueda y control de la contaminación marina.



Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima adscrita al Ministerio de Fomento a través de la Dirección General de la Marina Mercante

COMITÉ EDITORIAL

Presidente:

Felipe Martínez Martínez

Vicepresidente:

Pilar Tejo Mora-Granados

Vocales:

David Alonso-Mencia

Emilio Arribas Peces

Luis Miguel Guérez Roig

Fernando Martín Martínez-Cano

Francisco Suárez-Llanos

Alfredo de la Torre Prados

Director:

Fernando Martín Martínez-Cano

e-mail: fmmartinez@fomento.es

Coordinador general:

Salvador Anula Soto

e-mail: sanula@fomento.es

Coordinadores de Áreas:

Administración e inversiones:

José Manuel Piñero Fernández

Buques y Equipos:

Miguel Núñez Sánchez

Normativa y Cooperación Internacional:

Juan Solano Hernández

Seguridad Marítima y Contaminación:

Francisco Ramos Corona

Salvamento Marítimo:

Pedro Sánchez Martín

Centro Seguridad Marítima "Jovellanos":

José Manuel Díaz Pérez

Jefe de redacción:

Juan Carlos Arbex

Colaboradores:

Ricardo Arroyo Ruiz-Zorrilla

Beatriz Blanco Moyano

Esteban Pacha Vicente

Arturo Paniagua Mazorra

Fotografía:

Miguel Cabello Frías

Lucía Pérez López

Administración:

Fruela, 3 - 28071 Madrid

Tel.: 917 55 91 00 - Fax: 917 55 91 09

e-mail: prensa.madrid@sasemares

Redacción:

Ruiz de Alarcón, 1, 2ª Planta

28071 Madrid

Tel.: 915 97 90 90 / 915 97 91 09

Fax: 915 97 91 21

www.fomento.es/marinamercante

Coordinación de publicidad:

Manuel Pombo Martínez

Autoedición y Publicidad

Orense, 6 - 28020 Madrid

Tel.: 915 55 36 93 - Fax: 915 56 40 60

e-mail: revistacivil@terra.es

ISSN: 0214-7238

Depósito Legal: M-8914-1987

Precio de este ejemplar: 4,50€



La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima como editora de Marina Civil, no se hace necesariamente participe de las opiniones que puedan mantener los colaboradores de esta revista. Se autoriza la reproducción total o parcial de los textos, siempre que se cite "Marina Civil" como fuente. El contenido íntegro de la misma se encuentra en:

www.salvamentomaritimo.es

GRUPO BOLUDA

CORPORACIÓN MARÍTIMA

www.grupoboluda.com



Asesoría y Consultoría Marítima
Barcazas de Suministro
Comisarios de Averías
Consignatarias
Construcción y Reparación de Buques
Contenedores
Estibadores
Navieras
Operadores Logísticos/ Almacenaje
Remolcadores de Puerto
Salvamento y Remolques Oceánicos
Terminales Marítimas
Transitarios
Transporte Terrestre
Transporte Aéreo
Agencia de Viaje

MADRID: Capitán Haya, 21 - 28020 Madrid • Tel. 914183600 Fax 914183611 / madrid@grupoboluda.com

VALENCIA: Paseo de Caro S/N - 46024 Valencia • Tel. 96 3060200 Fax 96 3679372 / valencia@grupoboluda.com

GRAN CANARIA: Avda. de las Petrolíferas s/n - 35008 Las Palmas de Gran Canaria
Tel 928 21 88 00 Fax: 928 21 88 75 / e-mail: laspalmas@grupoboluda.com

Avances de la Administración Marítima española

La Administración marítima española avanza. En concreto, en el ámbito del Ministerio de Fomento, su titular, Magdalena Álvarez, ha informado al Consejo de Ministros sobre el nivel de cumplimiento del Plan Nacional de Salvamento Marítimo, dotado con 1.023 millones de euros. Destaca que de los 515,7 millones que se destinan a inversiones el 52 por 100 ya está ejecutado o comprometido.

Las consecuencias inmediatas han sido el notable incremento de la flota de Salvamento Marítimo. Por primera vez se cuenta con tres aviones CN-235 de la más alta tecnología que han comenzado a prestar servicio: en Galicia, el “Rosalía de Castro”; en Canarias, el “Josefina de la Torre”, y en Andalucía, el “Isabel de Villena”. Cubren un vacío existente hasta ahora como son el de actuar como patrullas marítimas, control del tráfico y localización de manchas en alta mar. Al mismo tiempo, se ha licitado el contrato para la adquisición de dos nuevos helicópteros, con lo que al finalizar el Plan, en el 2009, habrá disponibles diez helicópteros que se distribuirán por todas las fachadas marítimas peninsulares e insulares.

Otro paso importante en el salvamento y la lucha contra la contaminación de nuestro país es la puesta en funcionamiento de los dos buques gemelos polivalentes mejores de Europa: el “Don Inda” en la zona galaico-cantábrica y el “Clara Campoamor” en el Mediterráneo, precedidos por el “Luz de Mar” y el “Miguel de Cervantes” que operan desde hace tiempo en las islas Canarias y la bahía de Algeciras. Gracias a todo ello, la capacidad de recogida de residuos contaminantes ha pasado de 80 metros cúbicos en 2004 a los actuales 4.155; la potencia de tiro en remolque ha aumentado en un 82 por 100 y los tiempos de respuesta se han reducido en 40 minutos.

También se ha incrementado la flota de embarcaciones de respuesta rápida, las “Salvamares”. Una de las que se han puesto recientemente en servicio fue presentada por el presidente del Gobierno en Valencia. Junto con otra de similares características, un buque de salvamento y un helicóptero, ha formado parte del dispositivo de seguridad de la Copa de la América. En estos

momentos están disponibles cincuenta y una que garantizan su presencia física en cualquier punto del mar, dentro de las quince millas desde la costa española, en un máximo de 75 minutos. En tierra hay seis bases estratégicas destinadas a la lucha contra la contaminación, lo que unido a las seis de actuación subacuática y al incremento considerable de recursos humanos y materiales, conforman un panorama alentador.

Porque la seguridad, como ha afirmado en el acto de clausura de la Asamblea General de la Asociación de Navieros Españoles el secretario general de Transportes del Ministerio de Fomento, Fernando Palao, “es nuestra responsabilidad principal y la variable que impulsa y orienta nuestras actuaciones”. En esta dirección, el Gobierno de España ha aprobado una serie de disposiciones legales. Como la nueva organización de la Administración marítima periférica dentro de la Dirección General de la Marina Mercante; el R.D. de Radiocomunicaciones Marítimas; las normas de seguridad a cumplir por todas las embarcaciones pesqueras con eslora inferior a 24 metros; las instrucciones para el enrole de extranjeros no comunitarios en buques españoles; la puesta en marcha de las autopistas del mar entre puertos españoles y puertos franceses, o la incorporación de dotaciones presupuestarias, proyectos de investigación, un nuevo buque oceanográfico y la renovación de las bases en las regiones polares, coincidiendo con el Año Polar Internacional.

Pero la actividad en este ámbito es incesante. Así, se ha desarrollado el ejercicio “Vigo 2007”, que sirve para poner a punto el Plan Nacional de Contingencias y el Plan Territorial de la Xunta de Galicia. Se ha renovado la Campaña de seguridad para la náutica de recreo, con la prevención como principal objetivo. Se ha intensificado la colaboración con Marruecos, mediante un encuentro entre las autoridades de los dos países, un ejercicio conjunto en la bahía de Tánger o la modificación del Dispositivo de Separación de Tráfico del Estrecho de Gibraltar. En definitiva, avances de la Administración marítima que se constatan al ascender España nueve posiciones en la “Lista Blanca” del Memorando de París, con lo que puede afirmarse que somos uno de los Estados con la flota mercante más segura y de mejor calidad.



Balance del primer año

Fomento ya ha cumplido el 52 por 100 de

THE MINISTRY OF PUBLIC WORKS AND DEVELOPMENT HAS ALREADY COMPLETED 52% OF THE INVESTMENT SCHEDULE

Summary:

The Minister of Public Works and Development, Magdalena Álvarez, has informed the Ministers Cabinet on the level of compliance of the National Maritime Search and Rescue Plan 2006-2009. In her report, Álvarez made special mention to the effect that of the 515,7 million euros budgeted for investment, 52 per 100 have been already spent or committed, as well as 42 per 100 of the funds assigned to operations and resource maintenance.

La ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, ha informado al Consejo de Ministros sobre el nivel de cumplimiento del Plan Nacional de Salvamento Marítimo (PNS) 2006-2009. Álvarez ha destacado que de los 515,7 millones de euros que se destinan a inversiones el 52 por 100 ya está ejecutado o comprometido, así como lo está el 42 por 100 de la dotación destinada a operaciones y mantenimiento de los medios.



las inversiones

Desde abril de 2006, por vez primera, Salvamento Marítimo cuenta con vigilancia aérea de aviones

El PNS 2006-2009, aprobado por Consejo de Ministros en mayo de 2006, está dotado con un total de **1.023 millones de euros de los cuales 515,7 corresponden a inversiones**, lo que supone multiplicar casi por siete las inversiones del plan anterior. De esta forma, Salvamento Marítimo, adscrito al Ministerio de Fomento a través de la Dirección General de la Marina Mercante, ha incrementado considerablemente los medios destinados a la atención de las emergencias marítimas y a la lucha contra la contaminación.

Grandes beneficios

En este sentido, con respecto a la situación de 2004, se han conseguido grandes beneficios, entre los que Magdalena Álvarez ha destacado los siguientes:

- Se ha incrementado un 25 por 100 la capacidad de respuesta con embarcaciones rápidas. En Canarias se ha duplicado.
- La capacidad de recogida de residuos contaminantes es 52 veces superior a la existente en 2004: 4.155 metros cúbicos frente a 80.
- La potencia de tiro en remolque ha aumentado en un 80 por 100: 1.495 toneladas frente a las 828 de 2004.
- Gracias a la dedicación exclusiva, los tiempos de respuesta de los remolcadores se han reducido en 40 minutos. Y el tiempo de respuesta de los helicópteros se ha reducido a 15 minutos, tanto de día como de noche, frente a los 45 minutos de 2004.

- Por primera vez Salvamento Marítimo cuenta con vigilancia aérea de aviones con la incorporación a la flota de cuatro aviones en abril de 2006.
- Los tiempos de respuesta de posicionamiento de equipos y medios de actuación submarina y de lucha contra la contaminación se han reducido a la cuarta parte.

Incremento de recursos humanos

También, con respecto a 2004, se han incrementado considerablemente los recursos humanos dedicados a la seguridad y al salvamento marítimo. A día de hoy, un total de 1.460 personas realizan estas tareas frente a las 973 que lo hacían en 2004. Lo que equivale a un incremento del 55 por 100, casi 500 personas más.

El incremento de recursos materiales y humanos del PNS 2006-2009 ha permitido atender 4.844 emergencias en 2006, un 24 por 100 más que las atendidas en 2005. El número de personas atendidas en 2006 ascendió a 38.287, lo que equivale a 2,8 veces las atendidas en 2005. Por otra parte, el número de buques asistidos en 2006 fue de 3.339, un 22 por 100 más que en 2005.

Actuaciones en marcha

De cara a conseguir los objetivos marcados por el Plan Nacional de Salvamento Marítimo en 2009, el Ministerio de Fomento tiene en marcha actualmente las siguientes actuaciones:

- Tres Salvamares están en proceso de licitación, y otras tres entrarán en

El tiempo de respuesta de los helicópteros se ha reducido a 15 minutos, frente a los 45 de 2004

servicio en los próximos meses.

al finalizar 2007 habrá nueve helicópteros en servicio.

- La construcción de cuatro embarcaciones, de más de treinta metros de eslora, y cuya entrada en servicio está prevista en el último trimestre de 2008 y primer semestre de 2009, está en fase de licitación.
- Ya se están construyendo cuatro buques remolcadores de salvamento cuya entrada en servicio está prevista para 2008.
- A finales de 2007 se incorporarán a la flota aérea tres helicópteros que ya se encuentran en construcción. De esta forma,

▲ Los actuales helicópteros serán sustituidos paulatinamente por unidades más modernas.



MEDIOS DE SALVAMENTO MARÍTIMO: 2004-2009

Medios	2004	Inicio PNS 2006	Mayo 2007	Fin PNS 2009
Salvamares	40 (100% propios)	45 (100% propios)	51 (100% propios)	55 (100% propios)
Embarcaciones rápidas polivalentes (30 m)	0	0	0	10 (100% propios)
Remolcadores	12 (25% propios)	12 (25% propios)	12 (25% propios)	10 (100% propios)
Buques polivalentes	0	1 (100% propios)	4 (100% propios)	4 (100% propios)
Buque recogedor	0	0	0	1
Aviones SENASA	0	0	4	0
Aviones CASA CN-235	0	0	3 (sustituyen a los anteriores)	4 (100% propios)
Helicópteros	5	6	6	10 (80% propios)
Bases estratégicas	2	2	6	6
Bases subacuáticas	1	6	6	6
TOTAL	60	72	91	106



▲ Los CN-235 están preparados para operaciones de búsqueda y salvamento y control de la contaminación y del tráfico marítimo, así como para potenciar la seguridad y el cumplimiento de las leyes en el mar.

Realizan misiones múltiples

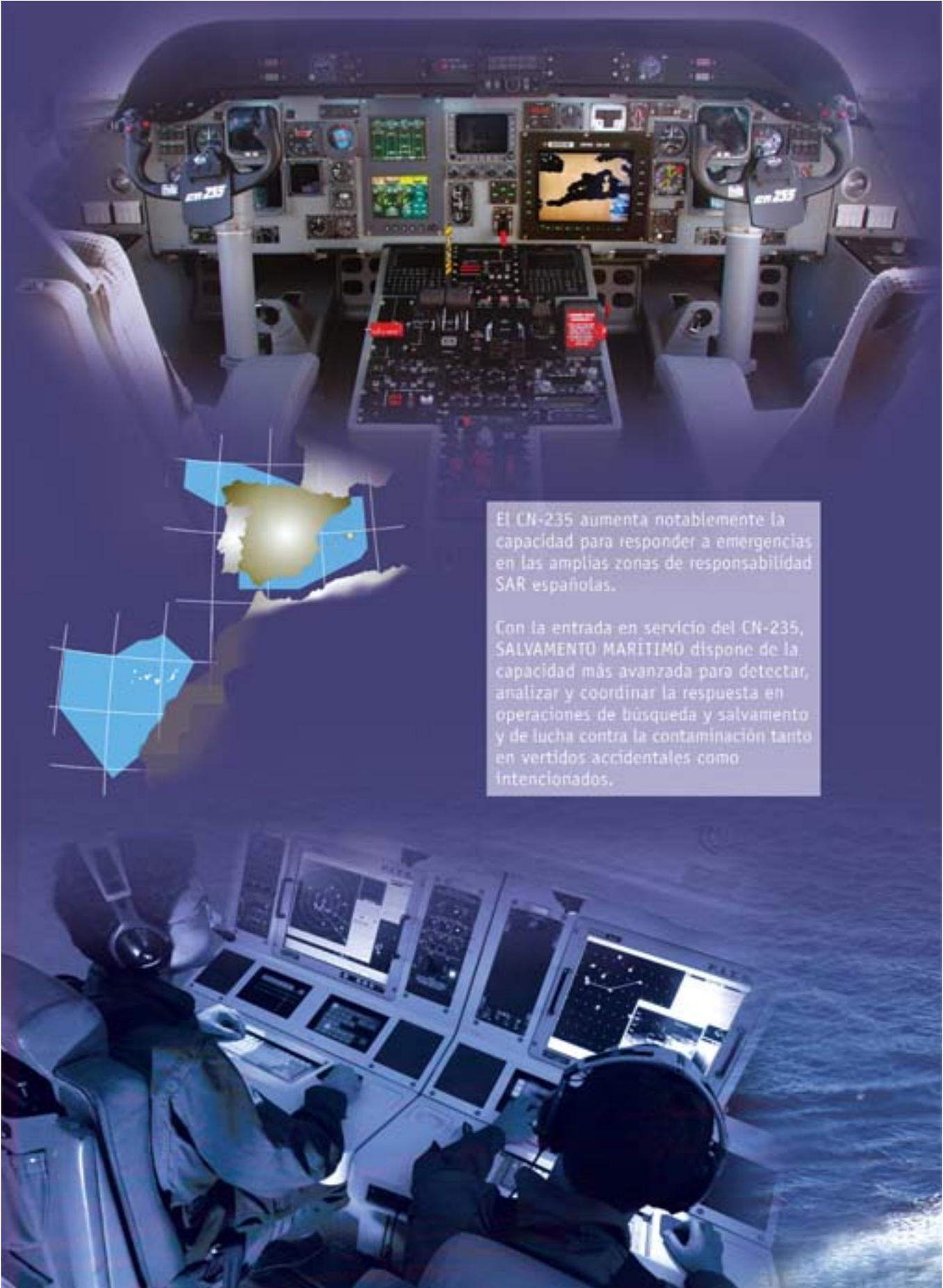
Salvamento Marítimo incorpora tres aviones de alta tecnología para la vigilancia y el rescate

MARITIME SEARCH AND RESCUE ACQUIRES THREE HIGH-TECH AIRCRAFTS FOR RESCUE AND SURVEILLANCE

Summary:

"The three high-tech aircrafts are based since early June at the maritime bases of the Autonomous Communities of Galicia, The Canary Islands and Andalucía, operated by the Maritime Rescue and Safety Organization dependant of the Ministry of Public Works. These aircraft are deployed for multiple missions. They are prepared for maritime patrol missions, traffic control and the fight against pollution as well as for emergency situations. The three additions to the fleet wil also play a very important role in localizing and assessing the scope of oil spills at high seas. In the words of Magdalena Álvarez "the state of the art aircrafts will remedy severe deficiencies in the overall maritime safety

"Galicia, Canarias y Andalucía son las Comunidades Autónomas en las que tienen su base los tres aviones que desde principios del mes de junio opera la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima del Ministerio de Fomento. Tienen misiones múltiples ya que actúan tanto como patrullas marítimas, control del tráfico y lucha contra la contaminación, como en situaciones de emergencia. También jugarán un papel importante en las labores de localización y alcance de manchas de contaminación en alta mar. Con estos nuevos medios se subsanarán las graves deficiencias y carencias que tenía la seguridad marítima en España", explicó Magdalena Álvarez en su presentación



El CN-235 aumenta notablemente la capacidad para responder a emergencias en las amplias zonas de responsabilidad SAR españolas.

Con la entrada en servicio del CN-235, SALVAMENTO MARÍTIMO dispone de la capacidad más avanzada para detectar, analizar y coordinar la respuesta en operaciones de búsqueda y salvamento y de lucha contra la contaminación tanto en vertidos accidentales como intencionados.

En el acto de entrega, la ministra destacó la alta tecnología de los aviones CN235-300, fabricados por EADS-CASA y propiedad de Salvamento Marítimo. Explicó que con ellos se “subsanan las graves deficiencias y carencias” de la seguridad marítima “muy vulnerable”, ya que “hasta esta legislatura, el país no disponía de aparatos para atender estas emergencias”.

Según explica Pablo Guevara Martínez, jefe de Control e Inspección de Salvamento Marítimo, “estos aviones tienen misiones múltiples ya que actúan tanto como patrullas marítimas, control del tráfico y lucha contra la contaminación, como en situaciones de emergencia: búsqueda y salvamento de naves y sus ocupantes o localización de embarcaciones tipo patera y seguimiento de las mismas hasta que lleguen los medios de ayuda por vía marítima. También juegan un papel importante en las labores de localización y alcance de manchas de contaminación en alta mar”. Se prevé la construcción de un cuarto avión para la cobertura de los tres en situaciones en las que no puedan estar operativos.

Apoyo a los helicópteros

“Lo que está claro es que en ningún caso sustituyen a los helicópteros, de hecho ellos siguen siendo los que se envían a la hora de rescatar a un naufrago; es más, la función de los aviones es complementaria a la de los helicópteros –asegura Guevara–; por ejemplo, los aviones permiten trabajar de noche, a la vez que ofrecen una mayor perspectiva y campo de visión por poder ir a más altura y una vez localizado el

objetivo se envía el helicóptero. En cualquier caso, todas las operaciones están coordinadas con el Centro de Salvamento Marítimo de la zona”.

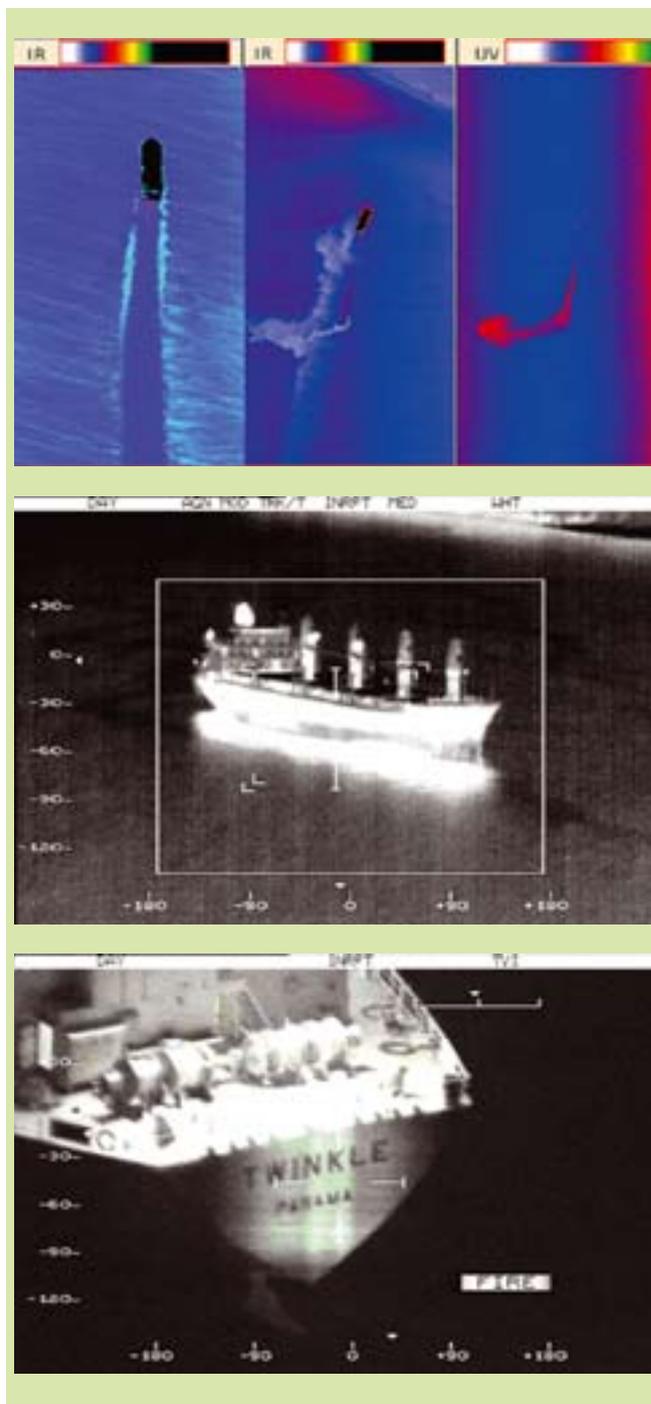
Entre los distintos elementos de los que están dotados se incluye el LFS (láser fluosensor) que permite discernir entre materia orgánica e inorgánica, por lo que, entre otras cosas, dará información suficiente para saber si una mancha que se ve en el agua es un banco de algas o, simplemente, la sombra de una nube.

También posee un lanzador de marcadores, balsas y equipos de salvamento y IR/UV (infrarrojo ultravioletas), que permite hacer un mapa diferencial de temperaturas, lo que es de suma utilidad a la hora de localizar naufragos.

Además, están equipados con el FITS (Sistema Táctico Totalmente Integrado), desarrollado íntegramente por EADS-CASA, que es el más moderno y capaz actualmente en servicio; un radar de búsqueda de largo alcance de entre 40 y 200 millas, lo que permitirá, entre otras cosas, la detección de objetos grandes y pequeños a gran distancia (entre 3 y 60 millas náuticas en los de menor tamaño y 200 millas para los mayores).

Tampoco faltan el AIS (Sistema de Identificación de Buques) y el MWR (microondas) gracias al cual se pueden calcular los volúmenes (dimensión y espesor) de las manchas relativamente grandes de hidrocarburos, lo que es muy importante ya que es un dato muy relevante a la hora de saber cuál es la mejor técnica para combatirlos.

Precisamente, son sus sistemas de detección y seguimiento de manchas de



▲ Imágenes obtenidas con los instrumentos del CN-235, mediante microondas, láser, infrarrojos o radar.

Sus sistemas de detección y seguimiento de manchas de contaminación, una de las principales novedades del equipamiento

Pueden intervenir en operaciones con un alcance de 3.706 kilómetros

contaminación una de las principales novedades de sus equipamientos. Estos equipos de última generación permiten la detección de vertidos ilegales –conocidos como **sentinazos**–, tanto de día como de noche, monitorizan, calculan el espesor del vertido, lo cuantifican y transmiten esta información.

Envían imágenes a tierra

Los aviones llevan incorporada una cámara electroóptica

o FLIR que permite visionar lo que se ha localizado y obtener una información gráfica de los **posibles infractores de vertidos ilegales**. Estas imágenes llegan a tierra bien a través de HF o de satélites, concretamente a la base de los aviones (Centro de Apoyo de la Misión CAM) y permiten proceder con esa prueba a su posterior denuncia. También incorporan un CALI o iluminador láser que es un sensor que permite iluminar con discreción la matriz

TRES NOMBRES DE MUJER

La ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, ha elegido personalmente los nombres de los tres aviones, propiedad de Salvamento Marítimo. Todos portan el de mujeres insignes vinculadas a la zona en la que operarán.

Pocos son los que no conocen a la escritora gallega más universal, Rosalía de Castro, es el que se ha dado al avión que tiene su base en Santiago de Compostela y vigila la fachada galaico-cantábrica.

Josefina de la Torre fue una escritora y artista canaria vinculada a la generación poética del 27, y acreedora de la Cruz de la Orden "Islas Canarias". La base de esta nave está en el aeropuerto de Gando en Gran Canaria y vigila el tráfico marítimo y la localización de pateras en aguas de Canarias.

Isabel de Villena fue una notable escritora y célebre abadesa del monasterio de la Trinidad de Valencia en el siglo XV. A esta religiosa clarisa, mujer culta y avanzada en su época, le fueron dedicadas obras de poetas contemporáneos. Su obra literaria, escrita en valenciano, se caracteriza por su estilo, elegante y dulce, y por su gran defensa de las mujeres. El avión que porta este nombre cubre todo el arco sur-mediterráneo.



▲ El CN-235 está equipado con dos consolas de misión (al fondo) para la operación del radar de búsqueda, del sistema de control de contaminación marina (abajo a la izquierda) y de la cámara de infrarrojos/TV (a la derecha).

cula y el nombre de los barcos. Se espera que su sola presencia en la realización de patrullas ejerza un efecto **disuasorio** sobre cualquier infracción o vertido en el mar.

“Ahora bien –dice Pablo Guevara–, hay que señalar que el óptimo funcionamiento de todos estos sensores depende en gran medida de las condiciones climáticas; lo que está claro es que **ahora estamos mejor preparados**, aunque nunca se está lo suficiente para cumplir con nuestra principal misión que es dar respuesta en alta mar.”

Los nuevos aviones tienen un tiempo de permanencia en el aire superior a las nueve horas –aunque hay que tener en cuenta que la legislación española limita a cuatro las horas de vuelo, tras las cuales han de hacer una de descanso–, lo que les permite intervenir en operaciones con un alcance de **3.706 kilómetros** y un radio de acción de **1.853 kilómetros** y alcanzar una **velocidad de 437 kilómetros por hora**.



Tripulación y apoyo logístico

Cada avión lo tripularán **tres pilotos** y dos **técnicos especializados** se encargarán de manipular los modernos equipos de localización y rastreo, los sistemas integrados de vigilancia y las consolas de trabajo. El equipo de cada nave se coordinará con los centros en

tierra y con todas las unidades que participan en una operación de salvamento.

La mayoría de los países del entorno europeo utilizan la plataforma del avión como medio más idóneo para operaciones de búsqueda y rescate de personas en la mar, en las que el avión se encarga de **localizar y fijar el objetivo,**

El equipo de cada nave se coordina con los centros en tierra y con todas las unidades que participan en una operación de salvamento

PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS

- Dos motores turbohélices totalmente independientes.
- Velocidad máxima de crucero por encima de los 225 nudos, autonomía entre 8 y 10 horas.
- Altura máxima de crucero de 30.000 pies.
- Autonomía máxima por encima de las 1.500 millas náuticas, por tanto mayor capacidad en operaciones de búsqueda de larga duración, control del tráfico marítimo y detección de vertidos ilegales.
- Sistema Táctico Integrado, para control de todos los equipos, sensores y comunicaciones.
- Rampa a popa para su uso en el lanzamiento de balsas salvavidas y para aplicación de dispersantes, si fuera el caso.
- Cabina presurizada, con lo que no está condicionada su actividad a las condiciones meteorológicas reinantes en el momento de realizar una misión.
- Amplia cabina para que las tripulaciones dispongan del espacio suficiente, para vuelos de larga duración, y traslado de personal de operaciones especiales en el menor tiempo posible.
- Gran capacidad de carga, que permita el transporte paletizado de equipos en el menor tiempo posible.
- Radar de búsqueda de alta resolución y compresión de pulsos y específicamente desarrollado para la localización de pequeños blancos, como pueden ser la localización de naufragos, incluso en estado de mar agitada, a media y corta distancias.
- Sensor IR/EO compuesto esencialmente de una torreta giroestabilizada que contiene: un sensor infrarrojo, una cámara diurna CCD de TV en color con zoom continuo y una cámara Spotter Scope de TV en color, con óptica fija, para observación diurna a larga distancia.
- Radar de barrido lateral (SLAR), que realiza la detección de vertidos al mar de hidrocarburos. Permite cubrir grandes superficies en cualquier condición meteorológica, detectando pequeñas y grandes contaminaciones que posteriormente son analizadas en detalle por otros sensores.
- Sensor termal de infrarrojo y ultravioleta, usado para el análisis detallado de cualquier contaminación. La información obtenida por el escáner IR/UV permitirá la estimación de la superficie del vertido o zona contaminada.
- Sensor que permite medir el espesor de la capa de contaminante en la superficie del mar. El sistema permite su operación tanto durante el día como la noche, así como en condiciones meteorológicas adversas, y estará basado en la detección de la radiación térmica natural de la superficie de la tierra.
- Sensor que permite la discriminación y clasificación del tipo de contaminación. La determinación del rango de espesores estará entre 0,1 y 20 μm permitiendo la detección de contaminación bajo la superficie marina.

Actúan en situaciones de emergencia, como patrullas marítimas, control del tráfico y lucha contra la contaminación



▲ Los sistemas de detección de los aviones permiten la localización de manchas de contaminación y de vertidos ilegales.

guiando posteriormente al helicóptero, obteniéndose el máximo aprovechamiento de las prestaciones y autonomía de este último

Pero además, tendrán gran relevancia en las operaciones de apoyo logístico, ya que pueden intervenir en el traslado de materiales y personas para intervenciones de emergencia en otros lugares diferentes de sus bases. Así por ejemplo, los equipos de operaciones especiales de buceadores de Alicante y A Coruña están próximos a las bases de los dos aviones por lo que se agiliza su traslado en caso de necesidad.

Beatriz BLANCO

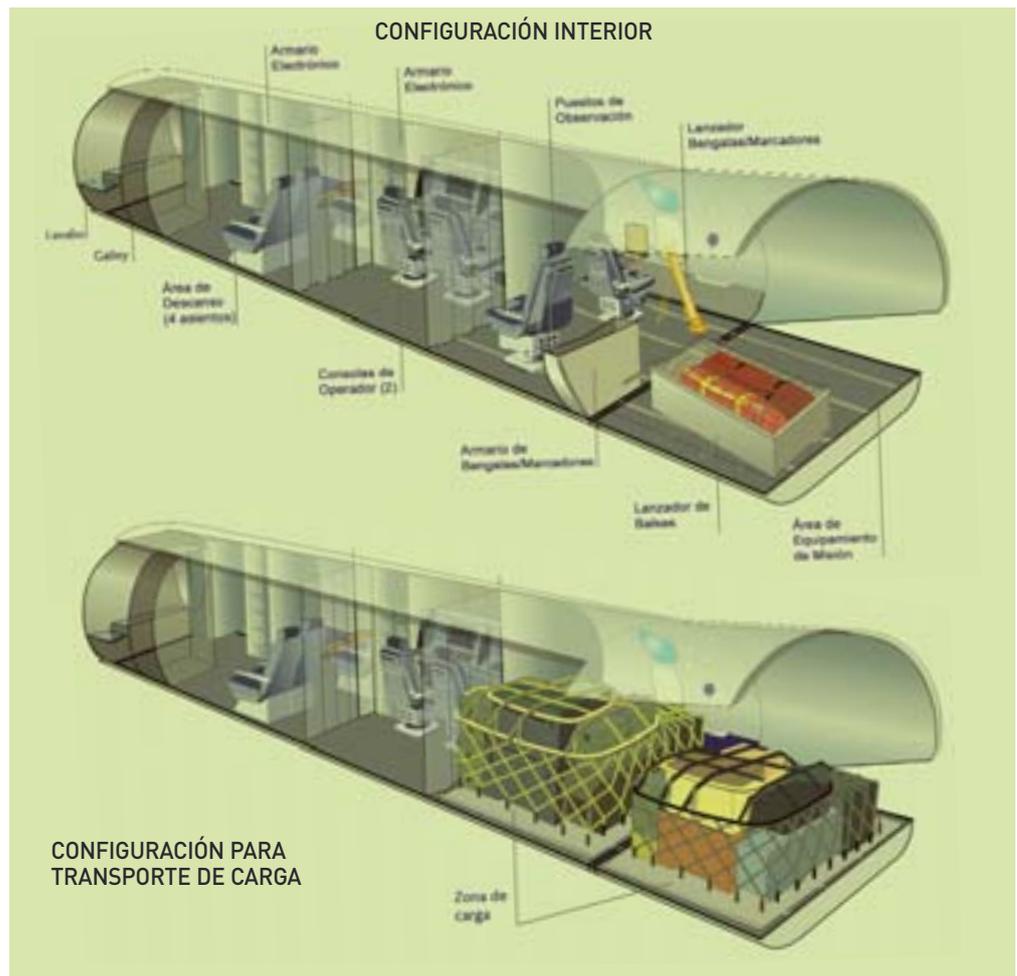
MÁS MEDIDAS PARA INCREMENTAR LA SEGURIDAD

Además de las medidas contempladas por el Plan Nacional de Salvamentos Marítimo, también se está ejecutando el Plan de Seguridad Marítima para buques pesqueros con inversiones de 30 millones de euros.

Y se ha conseguido que, desde enero de 2006, gracias al incremento de medidas preventivas y correctivas llevadas a cabo, España forme parte, por primera vez, de la Lista Blanca del Memorando de París en el que se incluyen a las flotas de mayor calidad.

Para incrementar la seguridad y la prevención de la contaminación que se deriva del tráfico marítimo se han tomado las siguientes medidas:

- Creación de la Zona Marítima Especialmente sensible de las islas Canarias.
- Sistema de notificación obligatoria de la Zona de especial protección del Atlántico Norte.
- Modificación del Dispositivo de Separación de Tráfico Marítimo (DST) de cabo de Gata.
- Aprobación por la Organización Marítima Internacional (OMI) de la modificación del DST del estrecho de Gibraltar.



Se entregarán en octubre de 2008 y en enero de 2009

Compra de dos nuevos helicópteros

BIDDING FOR TWO NEW HELICOPTERS

Summary:

The Council of Ministers has authorized the Ministry of Public Works and Development to publish an invitation to tender to purchase two new helicopters for Maritime Search and Rescue and fight against pollution operations. The budget approved for this acquisition is of 24.630.000 euros. Once built, the two new units will join the Maritime Search and Rescue fleet. The first of the two helicopters is due in October 2008 and the second is expected on January 2009.

El Consejo de Ministros ha autorizado al Ministerio de Fomento a licitar el contrato para la adquisición de dos nuevos helicópteros destinados al salvamento marítimo y la lucha contra la contaminación en la mar por 24.630.000 euros. Una vez construidas, las dos nuevas unidades se adscribirán a la flota aérea de Salvamento Marítimo. El primero de los helicópteros deberá entregarse en octubre de 2008 y el segundo en enero de 2009.

La construcción de estos dos helicópteros se enmarca en el Plan Nacional de Salvamento 2006-2009. Mediante este plan, Salvamento Marítimo contará en 2009 con diez helicópteros, frente a los cinco que tenía en 2004. Además, ocho de los diez helicópteros serán en propiedad, consiguiendo así una importante modernización y mejora de la flota que, en la actualidad, está formada por seis helicópteros en régimen de alquiler.

Zona de actuación

Los dos nuevos helicópteros actuarán dentro de las zonas de responsabilidad de salvamento asignadas internacionalmente a España. Entre las misiones que deberán desarrollar están las de búsqueda y salvamento marítimo, vigilancia e inspección, control de vertidos ilegales y lucha contra la contaminación marina, apoyo a la Administración marítima, evacuaciones médicas y cual-

Al finalizar el Plan Nacional de Salvamento 2006-2009, el Ministerio de Fomento contará con diez unidades, ocho de ellas en propiedad



▲ Los primeros helicópteros de Salvamento Marítimo llevan ya 15 años de impagables servicios a la sociedad.

quier otro tipo de apoyo a la seguridad de la vida humana en la mar.

Además de la tripulación, que estará compuesta por dos pilotos y dos rescatadores, los dos nuevos helicópteros podrán transportar a ocho pasajeros. Mediante la permanencia continuada en las bases de las tripulaciones durante las veinticuatro horas del día, se reducirán los tiempos de respuesta. Se establecerá un sistema de turnos de trabajo que garantice el despegue en un tiempo máximo de quince minutos.

Características técnicas

Los helicópteros estarán dotados con todos los materiales de salvamento, y podrán desplazarse a una distancia superior a doscientas millas, permanecer veinte minutos en la zona y volver a tierra con una reserva de combustible de seguridad. La auto-

nomía deberá ser de más de cuatro horas.

La vida de servicio de los helicópteros, considerando las más severas condiciones de utilización, no será menor de veinticinco años. El peso máximo al despegue será de 6.400 kilogramos y la velocidad, igual o superior a 150 nudos.

Los sistemas de navegación de los helicópteros serán los más avanzados del momento, al igual que los sistemas de comunicaciones, todos ellos adaptados al tipo de misiones a desarrollar.

Los equipos de misión obligatorios con los que estarán dotados son una grúa dual de rescate eléctrica exterior con capacidad para 272 kilogramos de peso máximo de izado, un sistema FLIR de búsqueda y detección por infrarrojos y televisión de nivel de luz de baja intensidad, faro de búsqueda AIS, y balsa salvavidas, entre otros.



La ministra de Fomento
asistió al acto de
amadrinamiento en
Alicante

El mejor buque polivalente de Europa

THE BEST MULTIPURPOSE VESSEL IN EUROPE

Summary:

After the "Clara Campoamor" vessel started operating, the Ministry of Public Works and Development, through its Maritime Search and Rescue Department, has multiplied by 52 its capacity to collect toxic waste spilled in sea waters. The vessel, launched under the sponsorship of the Minister Magdalena Álvarez, is the best multipurpose vessel in Europe and will be assigned to patrol the Mediterranean cornice. The purchase of this vessel completes the fleet of four planned during the National Maritime Search and Safety Plan 2006-2009. The "Clara Campoamor" is the twin of the "Don Inda" vessel, now servicing the Galician-Cantabrian cornice. The other two vessels are the "Luz de Mar" and "Miguel de Cervantes", assigned respectively to the The Canary Islands and the Bay of Algeciras.

Tras la puesta en servicio del "Clara Campoamor", el Ministerio de Fomento, a través de Salvamento Marítimo, ha multiplicado por 52 su capacidad de recogida de residuos de la mar. El barco, que ha sido amadrinado en Alicante por la ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, es el mejor buque polivalente de Europa y cubre la fachada mediterránea. Completa la dotación de los cuatro previstos en el Plan Nacional de Salvamento Marítimo 2006-2009 y gemelo del "Don Inda", que presta servicio en la fachada galaico-cantábrica. Los otros dos, "Luz de Mar" y "Miguel de Cervantes", cubren las islas Canarias y la bahía de Algeciras.



Gemelo del "Don Inda", completa la dotación de cuatro grandes barcos similares previstos en el Plan Nacional

El "Clara Campoamor", de nueva construcción y que da cobertura tanto para el salvamento como para la lucha contra la contaminación en el Mediterráneo, se une a los tres buques polivalentes que ya se encuentran en servicio en aguas españolas ("Don Inda" en la fachada galaico-cantábrica; "Luz de Mar" en las islas Canarias; "Miguel de Cervantes" en Algeciras y la zona del estrecho de Gibraltar). De esta forma se completa la dotación de los cuatro barcos de similares características que contempla el Plan Nacional de Salvamento 2006-2009, mediante el cual Salvamento Marítimo cuenta, por vez primera, con una flota de buques anticontaminación propios.

Potencia máxima

La ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, que ha amadrinado el buque en Alicante, acompañada por el delegado del Gobierno en la Comunidad Valenciana, Antoni Bernabé; el secretario general de Transportes del Ministerio, Fernando Palao; el director general de la Marina Mercante y presidente de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, Felipe Martínez, así como por otras personalidades del ámbito marítimo, indicó que "es, junto a su gemelo, el 'Don Inda', el mejor buque polivalente de Europa destinado a labores de lucha contra la contaminación, salvamento y rescate". Además, es el más moderno de la flota de Salvamento Marítimo, está dotado de una gran capacidad de almacenamiento de residuos y sus prestaciones "lo sitúan en la vanguardia de la tecnología mundial".

La polivalencia del barco, que irá desplazándose según las necesidades a lo lar-

go de la costa mediterránea, le permitirá incrementar la seguridad marítima en la zona en tres niveles: en la lucha contra la contaminación marina, ya que posee gran capacidad de recogida de residuos en la mar; en el salvamento marítimo y en el apoyo a las operaciones marinas, debido a que incorpora las más altas tecnologías disponibles hoy en día.

Entre las características principales del buque destacan sus 80 metros de eslora, 228 toneladas de tiro a punto fijo y cuatro motores propulsores que desarrollan una potencia máxima de 16.000 Kw. Todo ello garantiza la rapidez de llegada al lugar de la emergencia y la capacidad de remolque de buques de gran porte.

Este buque de lucha contra la contaminación incorpora los mejores sistemas de recogida de productos contaminantes que existen en la actualidad: dispone de equipos de recogida de residuos de hidrocarburos por medio de brazos flotantes y barreas y "skimmers" (bombas succionadoras de hidrocarburos en la mar), así como aplicación de dispersantes. También está dotado de una importante capacidad de almacenamiento de residuos en tanques con decantación por gravedad y dotados de calefacción, lo que garantiza la facilidad de descarga de los mismos.

Cuenta con un servicio de lucha contra incendios por medio de cañones de agua situados en la parte más alta del buque, y es capaz de actuar sobre buques en situación de emergencia, bien remolcando, empujando, etcétera, para lo cual tiene una capacidad de maniobra eficaz a cualquier velocidad. El buque tiene capacidad para una tripulación mínima de 16 personas.



▲ La ministra de fomento, Magdalena Álvarez, durante el acto de amadrinamiento del nuevo buque polivalente. (Foto: Lucía PÉREZ.)

Como buque **plataforma de apoyo** a operaciones, dispone de espacios específicamente habilitados y dotados para el trabajo de buceadores, de equipos auxiliares, central de comunicaciones, etc. Asimismo tiene cámara de visión nocturna (FLIR) y un sistema de Posicionamiento Dinámico que le permite, mediante propulsores controlados por un sistema central, mantener la posición GPS del buque con independencia de las condiciones meteorológicas. En cubierta, el buque dispone de todos los elementos para amarre, fondeo, rescate, asistencia, maniobra de remolque y manejo de anclas. Cuenta con dos embarcaciones auxiliares: una para labores de rescate y salvamento y otra para recogida de residuos, tendido de barreras, remolque, equipos auxiliares, etcétera.

Tiene una capacidad de recogida de 1.750 metros cúbicos de contaminantes

“Ambicioso esfuerzo inversor”

La nueva unidad tiene una capacidad de recogida, almacenamiento y trasvase de **1.750 metros cúbicos de contaminantes** de la mar mediante un sistema de brazos de barrido. De esta forma, Salvamento Marítimo consigue una capacidad de recogida de residuos en la mar de 4.155 metros cúbicos, que en 2004 era tan sólo de 80 y en el 2009 será de 7.300, ya que se incorporará un buque recogedor fletado de 3.000 metros cúbicos de capacidad.

Este buque y el resto de los medios son sólo una parte del “**más ambicioso esfuerzo inversor**”, subrayó la ministra, “**que se ha afrontado nunca para que España disponga de los mejores sistemas para el salvamento y la lucha contra la contaminación en la mar: el Plan Nacional de Salvamento**

2006-2009, algunas de cuyas medidas se adelantaron gracias al Plan Puente, que se puso en marcha en 2004 para cubrir las carencias existentes en el ámbito de la lucha contra la contaminación y las emergencias marítimas”.

El Ministerio de Fomento ha incorporado a lo largo de estos años de gobierno además de los cuatro grandes buques polivalentes de lucha contra la contaminación y salvamento, cuatro aviones, un helicóptero, diez embarcaciones de intervención rápida “salvamar”, un remolcador, cuatro bases estratégicas de lucha contra la contaminación y seis bases subacuáticas. Desde el Ministerio de Fomento “se está realizando un esfuerzo sin precedentes para la mejora de la seguridad marítima y el ‘Clara Campoamor’ es un ejemplo palpable que nos indica que la **flota de Salvamento Marítimo será al final del Plan**

Nacional una de las mejores de nuestro entorno”.

“Es un orgullo”, concluyó su intervención Magdalena Álvarez, “que un buque como éste refuerce la seguridad marítima y la capacidad de lucha contra la contaminación en un área tan sensible como la fachada mediterránea, cuna de civilización y con la que tenemos que tener el mayor de los cuidados por la fragilidad de sus ecosistemas y por la importancia de su tráfico marítimo. El ‘Clara Campoamor’ refuerza desde hoy la seguridad en el Mediterráneo en una clara apuesta por el futuro del Ministerio de Fomento”. En concreto la inversión del Plan para esta fachada es de 112 millones de euros.

Cubre la fachada mediterránea

- ▲ Los brazos flotantes del BS “Clara Campoamor”, de 15 m de longitud, facilitan el bombeo de 1.000 m³/hora de hidrocarburo.

RECUERDO A UNA MUJER BRILLANTE Y MODERNA

“El ‘Clara Campoamor’ lleva el nombre”, dijo la ministra, “de una mujer brillante y moderna al que le hace honor un buque como éste”. “Ella fue”, añadió, “una de las principales impulsoras del voto femenino y del movimiento feminista en España, siendo también una de las primeras diputadas de las Cortes republicanas. Una mujer valiente que luchó por la igualdad de la mujer y que impulsó también la primera ley del divorcio”.

“Precisamente desde Alicante”, continuó, “tuvo que partir hacia el exilio, en el que moriría en 1972. Ahora la recordamos con este nuevo buque, que no sale hacia el exilio sino que llega para quedarse en la costa mediterránea y realizar una labor pública de protección de la seguridad que sin duda ella habría apoyado”.

“Este recuerdo”, finalizó, “no es sino un pequeño homenaje a esas mujeres que colaboraron en el progreso social de nuestro país pero que quizá no han recibido el reconocimiento necesario”.





▲ El BS "Clara Campoamor" en una de sus primeras pruebas de los equipos anticontaminación.

Su primera intervención ha sido humanitaria

Un referente tecnológico en el mundo

A WORLDWIDE TECHNOLOGICAL REFERENCE

Summary:

The incorporation of the multipurpose vessel "Clara Campoamor" to active service caps the first stage of the objectives strategy of the Maritime Search and Rescue Service of having its own fleet to engage in their mandate of fighting marine pollution, towing and search and rescue. The new vessel together with the "Luz de Mar", the "Miguel de Cervantes" and its twin vessel "Don Inda" add up to 4,155 cubic meters capacity to collect hydrocarbons spilled in the sea waters. Both vessel have already proved their worth serving society in missions in Bilbao and in the mid Mediterranean

La entrada en servicio del buque polivalente "Clara Campoamor" culmina una primera fase en el objetivo que se ha marcado Salvamento Marítimo de disponer de flota propia para la lucha contra la contaminación, el remolque y el salvamento. La nueva unidad se une al "Luz de Mar", "Miguel de Cervantes" y a su gemelo el "Don Inda" para sumar entre los cuatro 4.155 metros cúbicos de capacidad de recogida de hidrocarburos vertidos en la mar. Los dos buques han tenido ya oportunidad de prestar sus primeros servicios a la sociedad en Bilbao y en medio del Mediterráneo.

Antes incluso de haber demostrado sus indudables capacidades, la prensa nacional y los profesionales de la mar han adornado con todo tipo de

piropos al buque polivalente "Don Inda", entrado al servicio de Salvamento Marítimo en los últimos meses: "maravilla tecnológica", "state of art" de la construc-

ción naval, "potencia descomunal", "asombrosa maniobrabilidad", "bicho impresionante". El apelativo de "gemelos perfectos" para el BS "Don Inda" y el BS

"Clara Campoamor" no es otra exaltada calificación, sino la constatación de que los dos buques cumplen a la perfección con las necesidades del servicio público de

salvamento en la mar y lucha contra la contaminación en España, dando exacto cumplimiento a los objetivos del Plan Nacional de Salvamento 2006 - 2009.

Aunque están tripulados y dirigidos por un selecto plantel de profesionales altamente especializados, ambos buques siempre estarán sujetos a las debilidades de cualquier máquina fabricada por el hombre, que trabaja en un medio natural tan hostil como el océano y en una ocupación tan peligrosa como es el salvamento marítimo. Pero no cabe la menor duda de que su presencia en las aguas españolas permite contemplar la seguridad marítima con mayor tranquilidad y confianza, cubriendo sólidamente una asignatura pendiente para Salvamento Marítimo, como era el **disponer de buques propios y de total disponibilidad, dotados de enorme potencia de tiro y gran capacidad de recogida de vertidos de hidrocarburos en la mar.**

Bautismo de fuego

En la madrugada del 22 de noviembre de 2006, el buque tanque "Ocean Sapphire" lanzó una llamada de auxilio. En las horas precedentes, había permanecido fondeado en la Zona II del Puerto de Bilbao, a la espera de descargar en la terminal petrolera de Petronor una parte de las 90.000 tn de gasóleo que transportaba. El Cantábrico se estaba enfureciendo por momentos y desde la sala de control del Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo de Bilbao se había reiterado al capitán del buque lo comprometido de su situación, solicitándole que levantara anclas y abandonara de inmediato el fondeadero para ha-



▲ El buque tanque "Ocean Sapphire", protagonista del incidente en Bilbao.

cerse a la mar y capear el anunciado temporal guardando la adecuada distancia de la costa.

El "Ocena Sapphire" es un buque tanque monocasco abanderado en Singapur, construido hace quince años en España y gemelo del "Arteaga" y el "Butrón". En la noche de los hechos, su capitán desatendió las indicaciones de Salvamento Marítimo y perseveró más de la cuenta en mantenerse con sus dos anclas, a pesar de que el fondeadero está considerado como un tenedero que inspira poca confianza por la calidad de sus fondos. A las cinco de la mañana el Cantábrico fue a más, con vientos del nornoroeste de 40 nudos y olas de hasta cinco metros.

Prudentemente, a la vista de la evolución de los acontecimientos y de la postura del recalitrante capitán del petrolero, el Centro de Bilbao mantenía en alerta a los remolcadores del puerto bilbaíno en previsión de una conflictiva emergencia que podría desembocar empujando los 275 metros de es-

lora del buque contra las escolleras de Punta Lucero, organizando un desastre ambiental.

Lo que podía empeorar, empeoró. Las anclas del buque tanque garrearón, la máquina principal se detuvo y el "Ocean Sapphire" se deslizó hacia el espigón. Hasta cinco remolcadores salieron en su auxilio para contenerlo, atoando y empujando, cuando apenas les separaban 185 metros de los bloques. Entonces se activó al BS "Don Inda", atracado en los muelles bilbaínos.

No había sido entregado a sus armadores, no había entrado oficialmente en servicio y seguía en pruebas, pero no se dudó en ordenarle hacerse a la mar y asomar su mole anaranjada por la bocana. Como si su presencia fuera un "tranquilos,

que aquí estoy yo por si las cosas se tuercen", la máquina del petrolero arrancó y los cinco remolcadores lograron dominar la situación conduciendo mansamente al "Ocean Sapphire" al interior del puerto.

Remolque del "Ostedijk"

Cuando el sudoeste sopla con fuerza frente a Galicia la tensión en el monte Enxa se dispara con la misma intensidad que en los puentes de los buques que se aprestan a enfilarse las "calles" del DST. Uno de esos momentos se vivió en la madrugada del 16 al 17 de febrero de 2007 cuando el granelero "Ostedijk", en ruta hacia el puerto de Valencia, emitió una llamada de socorro cuando se encontraba a 50 millas de la costa de A Coruña.

La entrada en servicio culmina la primera fase de Salvamento Marítimo de disponer de una flota propia de buques polivalentes



▲ El BS "Don Inda" tiene su teatro de operaciones en el Atlántico norte.

Cargado con seis mil toneladas de fertilizante agrícola NPK 15-15-15 (Nitrógeno, Fósforo y Potasio), carga considerada por la OMI como mercancía no

peligrosa, en el buque de bandera holandesa empezaba a fermentar el abono como consecuencia de una reacción química desencadenada en la bodega número 2. Los gases emitidos por la reacción, en forma de humo anaranjado, eran irritantes y atemorizaron al capitán del buque que ordenó parar máquinas temiendo enfrentarse a un incendio. De inmediato, el BS "Alonso de Chaves" y el BS "Don Inda" fueron enviados al encuentro del "Ostedijk".

Cuanto sucedió en los días siguientes fue abundantemente recogido por los medios de comunicación. El BS "Don Inda" remolcó al granelero, sin máquina y con la tripulación evacuada, hasta una posición situada a milla y media de la isla de Coelleira. Durante once jornadas sujetó al humeante buque mientras su compañero, el BS "Alonso de Chaves", regaba con la máxima prudencia la bodega afectada para enfriar el proceso de fermentación, sin inundar en

REFUERZO DEL DISPOSITIVO DE FISTERRA

El BS "Don Inda" está ahora en Corcubión, ondeando sobre su amplio puente la bandera azul de Salvamento Marítimo y en plena operatividad para atender emergencias en una las zonas marítimas potencialmente más peligrosas del Atlántico europeo. Desde el CZCS de Fisterra, en la cumbre del monte Enxa, se controla el tráfico marítimo que discurre por el Dispositivo de Separación de Tráfico (DST) del noroeste peninsular, recientemente alejado de la costa por la OMI a petición de España.

La reubicación del DST ha requerido modernizar y potenciar la tecnología de teledetección para el seguimiento y control de los buques, con el refuerzo de una estación remota de radar situada en Dumbría (Chan das Lagoas) considerada como una de las cuatro más potentes del mundo.

Por el DST de Fisterra transitaron, en el año 2006, 41.942 buques, de los cuales 14.000 transportaban unos 190 millones de toneladas de mercancías peligrosas. La tarea de los profesionales del CZCS es ardua, pues controlan una media diaria de 120 buques y deben estar preparados para coordinar las emergencias que puedan surgir en su zona de actuación.

El Ministerio de Fomento envió el buque a aguas internacionales, poniendo a prueba las frágiles costuras de la legislación marítima europea



▲ El granelero "Ostedijk" fue remolcado y sujetado durante once jornadas por el "Don Inda".

exceso y evitando poner en riesgo la estabilidad del "Ostedijk" al sumergirlo bajo una catarata de agua. La dirección del viento mantuvo la nube de gas irritante alejada de tierra firme, aunque no pudo evitarse el desasosiego de la sociedad gallega. Una vez completada satisfactoriamente la operación, el buque holandés puso rumbo a Bilbao por sus medios, tras resolver los técnicos que el "Ostedijk" no había sufrido daños estructurales.

Actuación ante una triste odisea

Para el "gemelo perfecto", la primera actuación tendría que ver con uno de los fenómenos que más ha condicionado el diario quehacer de Salvamento Marítimo

mo en los últimos años. Un fenómeno, el de la emigración irregular por vía marítima en penosas condiciones, que está poniendo a prueba las frágiles costuras de la legislación marítima internacional, la sensibilidad social ante la globalización y la capacidad de solventar el conflicto norte-sur. También es un fenómeno que acapara los esfuerzos de los servicios de salvamento hasta lanzarles en operaciones lejos de sus zonas habituales de actuación.

El viernes 25 de mayo de 2007, una flotilla de cerqueros atuneros y pequeños remolcadores, españoles, franceses e italianos, acechaban bancos de atún rojo en el golfo de Sirta, en aguas de Libia. Mayo y junio son meses clave en una pesquería que, en lugar de matar las

capturas las trasborda vivas a grandes jaulas flotantes operadas por pequeños remolcadores de puerto. Las jaulas, una vez completada la carga, son remolcadas lentamente hasta centros de engorde pegados a la costa donde los atunes pasan varios meses alimentados con pescado congelado.

El remolcador de bandera española "Montfalcó", de 26 metros de eslora, perteneciente a la empresa Nareser con sede en Sant Carles de la Rápita, era una de las unidades que conformaban la flotilla atunera y en la noche

del viernes se mantenía expectante al resultado de la pesquería, llevando a remolque por la popa una gran jaula, aún vacía de peces.

El Mediterráneo estaba incómodo, con olas irregulares y fuerte viento. El patrón del remolcador no tuvo tiempo para reaccionar cuando, en medio de la noche descubrió una patera abarloada a su costado desde la que saltaban a bordo emigrantes subsaharianos que intentaban ganar las costas de Italia. Los tripulantes del "Montfalcó" les ofrecieron agua, alimentos y combustible. Pe-

El apelativo de "gemelo perfecto" es la constatación de que cumple a la perfección las necesidades del servicio público de salvamento

ro el viento crecía y la mar estaba demasiado agitada para la frágil patera que se mantenía a flote de milagro. Ante lo peligroso de la situación, los seis tripulantes del remolcador no dudaron en acoger a bordo a 26 inmigrantes, contemplando cómo la patera se partía en dos hundiéndose. Habían actuado a tiempo y empezaba una triste odisea internacional.

Aunque se encontraban en aguas libias, a tan sólo 120 millas de Malta y próximos de las costas de Sicilia, nadie quería hacerse cargo de los naufragos. Los problemas a bordo del “Montfalcó” eran serios: la comida escaseaba, necesitaban agua y el espacio en el buque era muy reducido. De haber tenido la jaula llena de atunes, el remolcador habría tenido problemas ya que en este tipo de transporte es fundamental navegar sin pausa para que las aguas se renueven en el interior de la jaula y los atunes nadan constantemente. Una parada demasiado larga habría matado las capturas, provocando su hundimiento hasta el fondo de la jaula, arriesgando la estabilidad del remolque y obligando a cortar estachas, lo que se traduciría en pérdidas por valor de millones de euros. En el caso del “Montfalcó”, se añadían las tribulaciones de su tripulación, incapaces de seguir cumpliendo con su trabajo y a punto de perder el contrato del flete y los ingresos de la temporada para seis familias.

España, ante la negativa de dos Estados miembros de la Unión Europea, Italia y



▲ Emigrantes recogidos a bordo del remolcador “Montfalcó”, antes de ser tranbordados al BS “Clara Campoamor”.



▲ Un total de 26 inmigrantes fueron atendidos en el buque y trasladados a puerto español.

Malta, de acoger a los naufragos, optó por actuar siguiendo las reglas no escritas del humanitarismo y envió al BS “Clara Campoamor” al encuentro del desesperado “Montfalcó” en la noche del martes 29 de ma-

yo, cuando ya se había empezado a racionar el agua y la comida entre los 32 hombres que se encontraban hacinados a bordo.

Aprovisionado en el puerto de Palma de Mallorca con alimentos, ropas de abrigo y ayuda sanitaria, el potente buque polivalente zarpó para una larga travesía cruzando medio Mediterráneo hasta encontrarse con el remolcador al sur de Sicilia en las primeras horas del jueves 31 de mayo. El

transbordo se hizo sin problemas, en aguas encalmadas aunque ajenas y escasamente solidarias, desembarcando horas después a los emigrantes en el puerto de Tarragona. No se podía imaginar, para una de las unidades más avanzadas de nuestro servicio público, un comienzo más humano y más acorde con las palabras contenidas en su nombre.

Juan Carlos ARBEX

Su presencia en aguas españolas e internacionales permite contemplar la seguridad marítima con confianza

ESPAÑA SOLICITA MEDIDAS URGENTES QUE GARANTICEN EL DEBER DE AUXILIO

Con motivo de la reunión del Consejo de Ministros de Transporte de la Unión Europea, celebrado en Luxemburgo el 7 de junio de 2007, la ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, solicitó medidas urgentes que garanticen el deber de auxilio en la mar. El motivo de la petición fue la operación de rescate llevada a cabo por el buque de Salvamento Marítimo "Clara Campoamor" en aguas del Mediterráneo central, recogiendo a 26 inmigrantes para trasladarlos hasta un centro de acogida en suelo español. La OMI respalda la posición de nuestro país.

La ministra expresó su preocupación ante la operación de salvamento realizada por el buque, causada por la imposibilidad de desembarcar a los naufragos en los puertos más próximos, tal y como resuelve la legislación marítima internacional y que España cumple sin la menor reserva. En el año 2006, los medios marítimos de Salvamento Marítimo y de otros organismos españoles rescataron en el mar a 30.493 personas.

En el origen de este conflicto está la posición del Gobierno de Malta, un Estado miembro de la Unión Europea cuyo Gobierno ha endurecido su postura ante la presencia de inmigrantes en sus aguas y costas, procedentes del norte de África rumbo a Europa. La política de rechazo a los "klandestini" es contemplada con aprobación tanto por la oposición al gobierno como por la mayoría de la población maltesa, compuesta por cerca de 400.000 ciudadanos que conviven sobre 316 kilómetros cuadrados, lo que coloca al pequeño Estado en el segundo puesto mundial en cuanto a densidad de población (1.300 habitantes por kilómetro cuadrado).

Un reto para la UE. El problema de la inmigración irregular o clandestina es un reto para la frontera sur mediterránea de la Unión Europea y, en concreto, para los servicios de salvamento marítimo españoles, franceses, italianos, griegos y malteses que no encuentran la suficiente cooperación de las autoridades de Libia.

Recientemente, 27 inmigrantes sin papeles permanecieron tres días subidos en los flotadores de una jaula para atunes en aguas cercanas a la isla de Malta, siendo finalmente recogidos por un buque de la Armada italiana. Poco antes, la fragata francesa "La Motte-Picket" trasladó hasta su base en Toulon los cadáveres de 18 presuntos inmigrantes recogidos del mar a 200 kilómetros al sur de Malta. La actitud del

Gobierno maltés, que reclama ayudas para solventar el problema, está en el punto de mira de las autoridades europeas.

"Deber irrenunciable". El comisario europeo de Asuntos de la Inmigración, Franco Frattini, exigió a Malta el compromiso de no volver a abandonar a los naufragos a su suerte, señalando que la obligación de salvar vidas en la mar procede de una tradición internacional que ningún país ha violado jamás de forma tan manifiesta. Por su parte, Thomas Hammarberg, responsable de Derechos Humanos del Consejo de Europa comunicó que todos los gobiernos deben tomar en serio sus responsabilidades individuales en materia de asistencia humanitaria a emigrantes clandestinos, recomendando a las autoridades maltesas suavizar su postura cuando hay vidas en peligro.

Durante su intervención en Luxemburgo, la ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, indicó que el rescate de los naufragos avistados desde cualquier embarcación europea es un deber irrenunciable que debemos estar en situación de exigir y atender debidamente entre todos. Las opciones barajadas por la Comunidad incluirían establecer Centros de Acogida en cualquiera de los 27 Estados miembros, repartiendo la carga de este fenómeno, así como organizar patrullas Frontex comunes en el Mediterráneo, similares a las que ya operan en aguas de Senegal y Mauritania para prevenir la llegada de inmigrantes a las Islas Canarias.

Apoyo de la OMI. La petición de la ministra de Fomento ha encontrado el pleno respaldo del secretario general de la Organización Marítima Internacional (OMI), Efthimios Mitropoulos, ofreciendo a España y a la Unión Europea la colaboración del organismo de Naciones Unidas para que los Estados miembros de la OMI afronten sus más elementales responsabilidades de salvamento y atención a los naufragos, así como para actuar cerca de los gobiernos de los países africanos cuyos ciudadanos están en el origen del problema. En su nota, el secretario general recordó que los naufragos encontrados en las aguas de responsabilidad SAR de un Estado ribereño deben ser desembarcados en el puerto más cercano de dicho Estado.

J. C. A.



▲ El BS "Clara Campoamor" en sus pruebas técnicas con equipos de recogida de vertidos.

Características técnicas

Eficacia en cualquier condición meteorológica

EFFICACY UNDER ANY METEOROLOGICAL CONDITION

Summary:

The "Clara Campoamor" has been built in the shipyards of the Astilleros Zamacona following the Rolls Royce-Ulstein design adapted to the specifications prescribed by the Maritime Search and Rescue Service. It is a multipurpose vessel whose mission is to assist and tow other crafts at sea under any meteorological condition. It is outfitted with floating stays, barriers, skimmer pumps and devices to apply dispersant agents. It is equipped to act as a support vessel during certain operations involving divers, fire fighters, etc., as well as to handle buoys, anchors, drifting objects...

Construido en los Astilleros Zamacona, con diseño Rolls Royce-Ulstein, adaptado a las especificaciones de Salvamento Marítimo, el "Clara Campoamor" es un buque polivalente de asistencia y remolque en la mar en cualquier condición meteorológica. Dispone de equipos de recogida de residuos de hidrocarburos por medio de brazos flotantes, barreras, "skimmers" y aplicación de dispersantes. Capacitado para funcionar como buque de apoyo en determinadas operaciones con buceadores, bomberos, etcétera, así como para el manejo de boyas, anclas, objetos a la deriva...

ELEMENTOS ESENCIALES

- Diseño: Rolls Royce-UT Design UT 722 L
- Denominación: Zamakona-Rolls Royce. Clase Neptune. Remolcador de altura polivalente y de rescate.
- Eslora total: 80,00 m.
- Eslora entre perpendiculares: 69,30 m.
- Manga: 18,00 m.
- Calado cubierta principal: 8,25 m.
- Calado a cubierta A: 11,15 m.
- Calado a cubierta del puente: 19,50 m.
- Velocidad al 100 por 100 MCR: 17,50 nudos.
- Capacidad de tiro garantizado avante (100 por 100 MC): 220 Tm.
- Capacidad de tiro estimado, máquinas más propulsor retráctil: 228 Tm.
- Capacidad de tiro máquina atrás, más propulsor retráctil: 100 Tm.
- Autonomía (velocidad al 80 por 100 (MCR): 9.000 millas.
- Peso muerto: 3.050 toneladas (aproximadamente).
- Tripulación: 18 + 6 de reserva.
- Plazas para supervivientes rescatados: 29 personas.
- GT Internacional: 3.000 toneladas (aproximadamente).
- Clasificación lucha contra incendios: Fi - Fi - Water Spray.
- Posicionamiento dinámico: DP2 (DYNAPOST AM/AT).

CAPACIDAD DE LOS TANQUES AL 100 POR 100

- Combustible (Tanques F.O.): 1.519,50 m3.
- Agua dulce: 547,00 m3.
- Aceite lubricante: 30,80 m3.
- Lastre: 895,00 m3.
- Tanques recuperación de hidrocarburo "ORO". (calefactados). Residuos de hidrocarburos: 1.749,80 m3.
- Espuma: 41,60 m3.
- Dispersante: 28,80 m3.
- Aceite hidráulico: 31,50 m3.

CLASIFICACIÓN

I + HULL + MACH TUG, FIRE FIGHTING SHIP 2 WATER SPRAY, SPECIAL SERVICE, OIL RECOVERY SHIP, UNRESTRICTED NAVIGATION, + AUT - UMS, + DYNAPOST - AM - R

Buque polivalente de asistencia y remolque en la mar en cualquier condición meteorológica. Dispone de equipos de recogida de residuos de hidrocarburos por medio de brazos flotantes, barreras, "skimmers", y aplicación de dispersantes. Capacitado para funcionar como buque de apoyo en determinadas operaciones con buceadores, bomberos, etcétera, así como para el manejo de boyas, anclas, objetos a la deriva....

MAQUINARIA DE CUBIERTA

- Grúas: 2 x DREGGEN CRANE AS, tipo DK F 300, de 20 toneladas, con alcance máximo de 15 metros y mínimo de 3,7 metros. Operan el embarque y desembarque de cargas de contenedores de 10' y de 20'.
- Anclas: 2 x 3.060 Kg. Tipo Hall.
- Cabrestantes: 2 x Brattbraag / CMX 2210.
- Maquinilla de remolque a popa, de dos carretes tipo cascada para 1.700 metros de cable, de 83 milímetros cada uno, y capacidad de remolque de 307 toneladas de tiro y 350 toneladas al freno (Rauma Brattvaag).

- Maquinilla de remolque a proa de 100 toneladas de tiro (Rauma Brattvaag).
- Gancho de remolque tipo disk: FERRI. S - 1514 TN de 250 toneladas.
- Compresores arranque: ATLAS COPCO LT-20/30 KE BV. 2x61,2 m3/h a 30 bares.
- Compresor cubierta: ATLAS COPCO GR - 110/20 1x12,66 litros a 20 bares.
- Karm Fork: FERRI 500 Ton.
- Towing pins: FERRI 400 Ton.
- After "A" Frame: FERRI 100 Ton / 8 m.

▲ "Panel de controles en la planta motriz.





▲ Pruebas de potencia de tiro a punto fijo en el puerto de Bilbao.

Construido en los Astilleros Zamacona, con diseño Rolls Royce-Ulstein y adaptado a las especificaciones de Salvamento Marítimo



▲ Equipos de comunicación y lucha contra incendios.



▲ Equipos de lucha contra la contaminación.

PLANTA DE PROPULSIÓN PRINCIPAL

El BS "Clara Campoamor" está equipado con cuatro motores Diesel de fabricación noruega BERGEN (tipo B32:40L8P) que actúan en pareja sobre cada uno de los dos árboles. Cada motor entrega 4.000 kW de potencia máxima continua, con un total de 21.760 HP a 750 revoluciones por minuto. La propulsión está asumida por dos hélices de paso variable Kamewa Ulstein tipo FOD III P.

- 4100 N alojadas en tobera. Gobierno por dos timones activos tipo aleta flap desarrollados por Rolls Royce. Para ayudar a la maniobrabilidad, el buque dispone de dos hélices a proa de accionamiento eléctrico, una retráctil (Thruster RRM Kamewa TCNS 73/50 -180) y otra transversal convencional y super silenciosa (Thruster RRM Kamewa Ulstein TT2200 DPN
- SSCP). En popa se sitúan otras dos hélices transversales similares a la emplazada a proa. Todas las hélices transversales son de paso variable, lo que garantiza la maniobrabilidad a velocidades de entre 1 y 2 nudos. Como maquinaria auxiliar, el "Don Inda" opera con dos generadores de cola AEM / SE 630S4 y 2.750 kW, además de otros cuatro generadores Volvo de potencias que oscilan entre los 1.480 kW y los 225 kW.

Los automatismos del buque han sido desarrollados por Rolls Royce UMAS - V System, con posicionamiento dinámico Clase 2 redundante y sistema de gobierno en el puente mediante sistema joystick. En cubierta se emplazan dos embarcaciones: una de trabajo y otra de rescate y salvamento de Maritime Partner, tipos WEEDO 910 TUG y 700 TUG, de 9,1 metros y 7,3 metros de eslora. La destinada a salvamento está propulsada por sistema waterjet de 200HP y puede alcanzar 33 nudos de velocidad. La destinada a tareas de trabajo (recogida de residuos, tendido de barreras, remolque de equipos auxiliares, etc.) tiene un bollard pull de dos toneladas.



▲ El BS "Clara Campoamor" dispone de cuatro motores Bergen que suministran 21.760 HP de potencia total máxima continua (MCR) a 750 r.p.m.



▲ Equipo de remolque.



▲ Puente de mando.

EQUIPOS DE NAVEGACIÓN

Como corresponde a unos barcos tan sofisticados por su dedicación final, el equipamiento electrónico también es de lo más completo y actual. NAUTICAL ha incorporado los equipos más avanzados de la tecnología en la electrónica marina entre los que cabe destacar:

- Radar FURUNO modelo FAR-2827 de banda X,
- Radar FURUNO modelo FAR-2837S de banda S,
- Radar FURUNO modelo FAR-2127 BB conectado a sistema SeaDarq,
- 2 Respondedores de Radar (SART) modelo RESCUER,
- Radiogoniómetro (MF/HF) TAIYO modelo TD-C338MKIII,
- Radiogoniómetro de VHF TAIYO modelo TD-L1620A,
- Sistema de Identificación Automática (AIS) FURUNO FA-100,
- Giroscópica TOKIMEK ES-160,
- Compás satelitario FURUNO SC-110,
- Compás magnético de bitácora TOKIMEK SH-165A-1,
- Sistema de Gobierno Automático TOKIMEK tipo GYLOT,
- 2 Receptores DGPS FURUNO GP-90 / OP-20-33,
- Sonda de navegación FURUNO FE-700,
- Sistema ECDIS de Navegación y Cartografía Electrónica FURUNO modelo FEA-2107,
- Sistema de anemómetro FURUNO CV-4F / RD-30,
- Sistema VDR (Voyage Data Recorder) RUTTER modelo VDR-100G2,
- Receptor Navtex FURUNO modelo NX-500,
- Radiobaliza EPIRB Cospas-Sarsat KANNAD 406 WH,
- Equipo de comunicaciones Inmarsat Fleet-77 SAILOR TT3064A,
- Sistema de Video conferencia SONY,
- Estación de Comunicaciones GMDSS SAILOR área A1, A2, A3 con duplicación, con radiotelefonía de 500 W,
- Terminal de comunicaciones satelitarias IRIDIUM SAILOR SC-4000MK4, Radioteléfono VHF AM aéreo ICOM,
- Sistema de Ordenes PHONTECH, modelo CIS-3101,
- Radioteléfonos Portátiles de VHF ICOM modelo IC-M1V,
- Sistema de recepción de sonidos externos PHONTECH modelo SR 8200,
- Corredora DOPPLER FURUNO DS-80,
- Sistema de Alerta y Seguridad (SSAS) FURUNO FELCOM-16

EQUIPOS DE RECUPERACIÓN DE VERTIDOS

El "Clara Campoamor" dispone de dos brazos flotantes abatibles (tangones) KAMPERS SCHEEPSKONSTRUKTIE B.V. de 15 metros, acompañados por bombas Marflex MSP-150 con una capacidad de 360 metros cúbicos a la hora, presión de descarga de 40 m.c.a. y presión de trabajo de 240 bares.

Especificaciones:

- Dos brazos flotantes de recogida de 15 metros de longitud.
- Capacidad de bombeo de hidrocarburos de los dos brazos: 2 x 500 m³/hora.
- Capacidad de bombeo en descarga de tanques sumergibles: 4 x 100 m³/hora. Los tanques de decantación de hidrocarburos disponen de bombas de descarga con accionamiento hidráulico a 240 bares. Las máquinas de limpieza de agua a presión son del tipo Karcher HDS. El buque transporta 600 metros de barreras autoinflables

Enviteam Uniboom, de 1.000 milímetros de francobordo. Los "skimmers" son de tipo FRAN MOHN, modelo Transrec 150, con capacidad de bombeo de 400 metros cúbicos a la hora. El buque dispone de una planta de gas inerte tipo Nitrógeno Unitor de 40N metros cúbicos a la hora. Para la aplicación de dispersantes utiliza dos brazos auxiliares de 5,1 metros.

Los equipos exteriores contra incendios cuentan con una instalación FI - FI para combatir fuegos en otros buques y protegerse a sí mismo a una distancia de 160 metros y hasta 70 metros de altura. Las dos bombas contra incendios (UNITOR Fi-Fi System) trabajan a 16 bares y accionan 4.170 metros cúbicos a la hora de agua cada una.

Especificaciones:

- Bombas antifuego: 2 x 3.900 m³/hora a 16 bares.
- Bombas espumógeno: 2 x 36 m³/hora a 8 bares.
- Monitores (espumógeno/agua): 2 x 2.400m³/hora (1.800 agua).
- Monitores agua: 1 x 2.400m³/hora.
- Sistema de agua/spray: 600m³/hora.

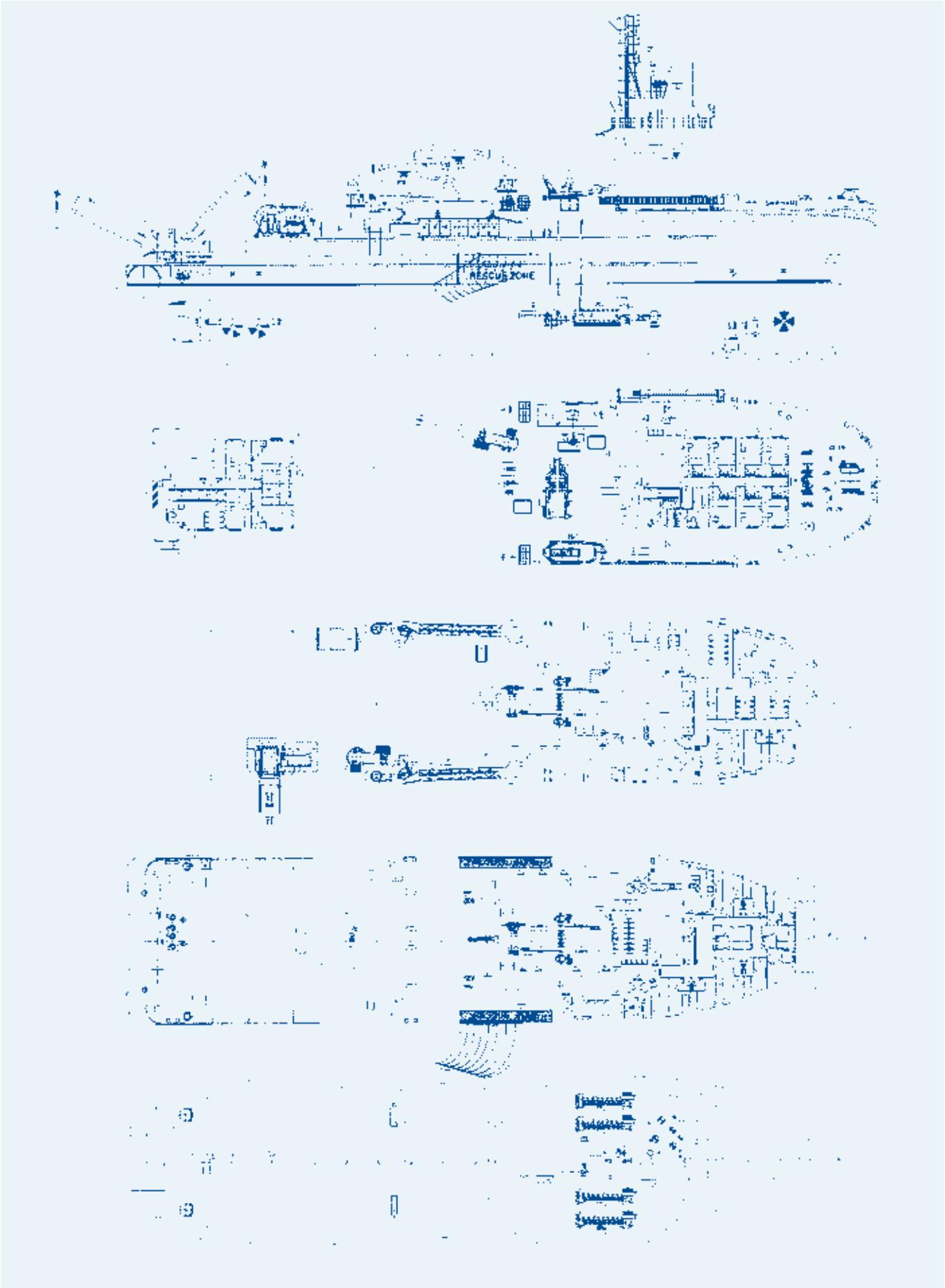


▲ Los brazos flotantes para recogida de hidrocarburos desplegados a los costados del "Clara Campoamor".



▲ Uno de los "skimmers" del buque.

Dispone de equipos de recogida de residuos de hidrocarburos por medio de brazos flotantes, barreras, "skimmers" y aplicación de dispersantes





▲ La tripulación de la ES "Salvamar Sabik", en compañía del presidente del Gobierno, José Luis Rodríguez Zapatero; la ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, y el presidente de la Generalitat valenciana, Francisco Camps. (Foto: Lucía PÉREZ.)

El presidente del Gobierno, acompañado por la ministra de Fomento, asistió al acto de presentación

La "Salvamar Sabik" reforzó la seguridad marítima de la Copa del América

THE SALVAMAR CRAFT "SABIK" HAS STRENGTHENED MARITIME SAFETY DURING THE AMERICA'S CUP COMPETITION

Summary:

The president of Spain, José Luís Rodríguez Zapatero, accompanied by the Minister of Public Works and Development, Magdalena Álvarez, attended the presentation of a new fast Salvamar type craft, the "Sabik", that joins the resources deployed by the Government to provide a safe environment for the America's Cup competition held in Valencia. Another addition to the fleet engaged in this effort was the Salvamar "Alnilám" that will be patrolling the Northern Mediterranean waters.

El presidente del Gobierno, José Luis Rodríguez Zapatero, acompañado por la ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, asistió al acto de presentación de una nueva embarcación rápida, denominada "Salvamar Sabik", que viene a reforzar el dispositivo para la seguridad marítima con motivo de la celebración de la Copa del América en Valencia. También ha sumado a su flota la "Salvamar Alnilám" que actúa en el Mediterráneo norte.

La "Salvamar Sabik", la más moderna entre las embarcaciones rápidas de Salvamento Marítimo, organismo dependiente del Ministerio de Fomento, forma parte de los nuevos me-

dios previstos en el Plan Nacional de Salvamento Marítimo 2006-2009 y del dispositivo de seguridad marítima para la Copa del América

Éste estaba compuesto, además, por la "Salvamar

Sabik" y por la "Salvamar Pollux", un buque de salvamento y el helicóptero de Salvamento Marítimo, "Helimer Mediterráneo". También estuvieron disponibles las "Salvamares" de la zona

que tienen sus bases en Burriana, Jávea, Alicante y San Carlos de la Rápita. Para el control de las zonas de exclusión de los campos de regatas, se reforzó con cuatro controladores el Centro de



▲ En estos momentos, Salvamento Marítimo dispone de 51 embarcaciones Salvamar de intervención rápida. Al finalizar el Plan Nacional de Salvamento estarán operativas 55.

Coordinación de Salvamento en Valencia.

Características

La embarcación rápida, recién salida de astilleros Armón, dispone de novedades de diseño que la convierten en especialmente apta para dar respuesta a emergencias e incidencias en la mar, como remolques, asistencias técnicas, recogida de objetos peligrosos para la navegación, transporte de personal especializado, etcétera. Es una embarcación de alta velocidad, gran maniobrabilidad y poco calado, apropiada para actuar en circunstancias en que la rapidez juega un papel fundamental.

La nueva “Salvamar Sabik”, que tras la celebración de la Copa del América opera en la costa mediterránea, tiene 21,19 metros de eslora y 5,50 de manga, cuenta con una velocidad punta de 38

nudos y 400 millas náuticas de autonomía, con dos motores de 1.044 kW (1.400 Cv), un desplazamiento a media carga de 32,5 toneladas y una potencia de tiro a punto fijo de 5 toneladas.

“Salvamar Alnilám”

Salvamento Marítimo también ha incorporado, a principios de junio, la “Salvamar Alnilám”. Esta unidad, actúa en la zona del Mediterráneo norte. Con base en Port de la Selva, tiene 21,19 metros de eslora y 5,50 de manga, cuenta con una velocidad punta de 38 nudos y 400 millas náuticas de autonomía, con dos motores de 1.044 kW (1.400 Cv), un desplazamiento a media carga de 32,5 toneladas y una potencia de tiro a punto fijo de 5 toneladas.

La nueva “Salvamar” dispone de novedades de diseño que la convierten en especialmente apta para dar

Al finalizar la competición, opera en la costa mediterránea

respuesta a ciertas emergencias e incidencias en la mar, como remolques, asistencias técnicas, recogida de objetos peligrosos para la navegación, transporte de personal especializado, etc. 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.

“Salvamar Castor”

Asimismo, se ha creado una nueva base al trasladar la “Salvamar Castor”, que tenía su base en Port de la Selva, a Roses. Esta embarcación tiene 15 metros de eslora y 3,80 de manga, cuenta con una velocidad punta de

30 nudos, 300 millas náuticas de autonomía y dos motores de 525 hp.

51 embarcaciones rápidas

Con esta incorporación, Salvamento Marítimo incrementa hasta las cincuenta y una su flota de embarcaciones rápidas, denominadas “Salvamares”, que a finales de la pasada legislatura eran de cuarenta.

Al finalizar el Plan Nacional de Salvamento Marítimo 2006-2009, la flota de “Salvamares” garantizará la presencia física de una embarcación de intervención rápida en cualquier punto del mar, dentro de las quince millas desde la costa española, en un máximo de setenta y cinco minutos.

Cubrirá la cornisa cantábrica

Nueva base para la lucha contra la contaminación

NEW BASE FOR THE FIGHT AGAINST POLLUTION EFFORT

Summary:

The Maritime Search and Rescue Service has a new strategic base located in Santander. The base, which mission is to fight and prevent the pollution of the marine environment, as instrumented y the National Plan for Maritime Search and Rescue 2006-2009 put forth by the Ministry of Public Works and Development. This base is the new addition to the existing bases located A Coruña, Madrid, Castellón, Tenerife and Sevilla.

Salvamento Marítimo dispone ya de una nueva base estratégica en Santander, que cubre toda la cornisa cantábrica. Destinada a la lucha contra la contaminación, se incorpora a través del Plan Nacional de Salvamento Marítimo 2006-2009 puesto en marcha por el Ministerio de Fomento, con lo que se une a las ya existentes en A Coruña, Madrid, Castellón, Tenerife y Sevilla.

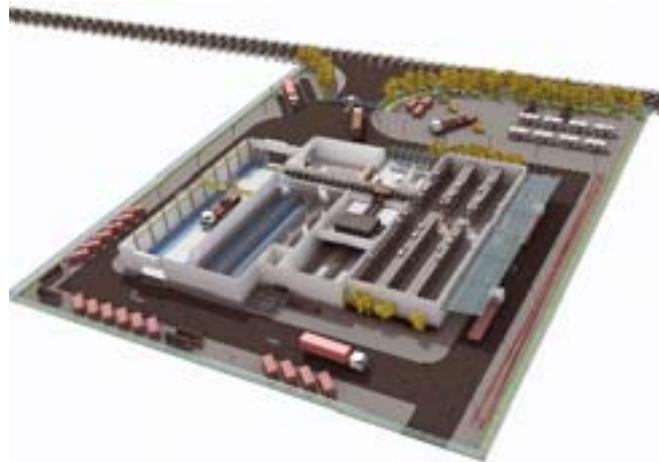
La base de salvamento y seguridad marítima (Bec) de Salvamento Marítimo del Ministerio de Fomento presentada en Santander cubre toda la cornisa cantábrica. La presentación la ha realizado el delegado del Gobierno en Cantabria, Agustín Ibáñez, junto al director general de la Marina Mercante y presidente de la Sociedad de Salvamento Marítimo, Felipe Martínez, y la directora de la misma, Pilar Tejo.

La nueva base estratégica, destinada a la lucha contra la contaminación marina, se incorpora a través del Plan Nacional de Salvamento Marítimo 2006-2009, impulsado por el Ministerio de Fomento. Gracias a este Plan, Salvamento Marítimo ya cuenta con otras cinco que se ubican en A Coruña (ya está en fase de proyecto la nueva de Fene Ferrol que la sustituirá), Tenerife y Sevilla,

que entraron en servicio este mismo año. Próximamente comenzará a funcionar una nueva en Cartagena que sustituirá a la de Madrid. A finales de 2006, entró en servicio la de Castellón. En la pasada legislatura Salvamento Marítimo sólo contaba con dos.

Puntos estratégicos

Estas bases están concebidas para hacer frente a posibles accidentes por derrames o vertidos, para lo que Salvamento Marítimo requiere disponer del suficiente material de reserva (barreras, succionadores de hidrocarburos, etcétera) en puntos estratégicos y en las mejores



▲ Recreación de una base estratégica de lucha contra la contaminación.

condiciones para su uso en una respuesta rápida.

Las instalaciones de la base estratégica de Salvamento Marítimo en Santander comprenden unos 4.000 metros cuadrados pavimentados, de los cuales 2.100 están construidos. Esta base dispone de dos naves diferenciadas: una de ellas con estanterías en altura para carga paletizada y equipos motorizados; la otra es diáfana y cuenta con una grúa puente de cinco toneladas de capacidad de izado.

Área de actuación

Actualmente, la base dispone de unos 5.000 metros de

barrera de contención de hidrocarburos, 3 “skimmers” (bombas succionadoras de hidrocarburos en el mar), equipos de fondeo, bombas, etcétera. Para la gestión logística del material, Salvamento Marítimo dispone de un camión-grúa con remolque, dos carretillas elevadoras y un vehículo todoterreno. Cinco técnicos de salvamento se encargan de gestionar y mantener la base, que se integra en el sistema de Salvamento Marítimo del Ministerio de Fomento para dar respuesta a episodios de contaminación en la mar. El área de actuación preferente de la base estratégica de Santander es la comprendida entre la frontera francesa y la provincia de Lugo, abarcando las comunidades autónomas del País Vasco, Cantabria y Asturias.

Desde enero de 2006 se dispone también de seis bases de actuación subacuática.

En la pasada legislatura Salvamento Marítimo disponía de dos bases estratégicas y ya dispone de seis en toda España

SCHOTTEL

for the Shipping World



Our product range embraces 360° steerable propulsion systems, manoeuvring devices, and also complete conventional propulsion packages rated at up to 30 MW. Through our worldwide sales and service network we offer economical and reliable solutions for every imaginable maritime application. So we can provide the right thrust for your vessel.

WIRESA · Wilmer Representaciones, S.A. · Pinar, 6 BIS 1° · E-28006 Madrid/Spain
Tel.: + 34 (0) 91 / 4 11 02 85 · Fax: + 34 (0) 91 / 5 63 06 91 · eMail: ecostoso@wiresa.com



Innovators in propulsion technology

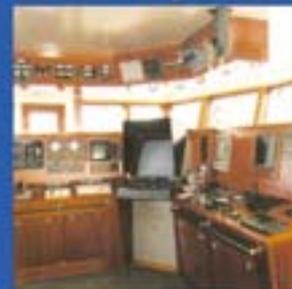
SCHOTTEL GmbH & Co. KG · Mainzer Str. 99 · D-56322 Spay/Germany
Tel.: + 49 (0) 26 28 / 6 10 · Fax: + 49 (0) 26 28 / 6 13 00 · eMail: info@schottel.de · www.schottel.de

Tecnología · Calidad · Garantía

Ingeniería Arquitectura Mobiliario y elementos



decorativos Equipos de cocina, lavandería y fonda



Acero de superestructura Aire acondicionado



Tuberías Equipo metálico de armamento



GONSUSA
M. GONZALEZ SUAREZ, S.A.

HABILITACIÓN NAVAL INTEGRAL

Diseño, fabricación y montaje de instalaciones "llave en mano" desde 1961



▲ Edificio que alberga a la Capitanía Marítima de Ibiza/Formentera, incorporada por Real Decreto aprobado en Consejo de Ministros.

Permitirá un mayor acercamiento a los ciudadanos

Nueva organización de la Administración marítima

NEW ORGANIZATION OF THE MARITIME ADMINISTRATION

Summary:

The Council of Ministers has approved, as requested by the Ministry of Public Works and Development, a Royal Decree that modifies the organic structure of the peripheral maritime administration, particularly the structural organization of the General Directorate of the Merchant Marine. The Decree establishes one sole class of Marine Captaincies versus the existing three classes. This legislation has also created a new administrative figure, the Maritime Districts, dependent from said Captaincy.

El Consejo de Ministros ha aprobado, a petición del Ministerio de Fomento, un Real Decreto por el que se modifica la estructura orgánica de la Administración marítima periférica, enmarcada dentro de la Dirección General de la Marina Mercante. Así, se establece una única clase de Capitanías Marítimas frente a las tres actualmente existentes. Dependientes de éstas se crean los Distritos Marítimos.

El Consejo de Ministros ha aprobado un Real Decreto por el que se regulan las Capitanías Marítimas y los Distritos Marítimos (Boletín Oficial del Esta-

do, número 132, de 2 de junio de 2007). La finalidad del mismo es la modificación de la estructura orgánica de la Administración marítima periférica, en concreto en la Di-

rección General de la Marina Mercante, perteneciente al Ministerio de Fomento, que se ha visto afectada por la evolución de las tecnologías y las condiciones en las que se

prestan los servicios de tráfico y transporte marítimo, así como por la necesidad de desarrollar nuevos mecanismos que garanticen, la seguridad marítima y de la navegación,

la protección del medio ambiente marítimo y la lucha contra la contaminación procedente de buques.

Funciones

El nuevo instrumento legal establece una única clase de Capitanías Marítimas frente a las tres categorías actualmente existentes (29 Capitanías de primera, 16 de segun-

rán un mayor acercamiento de la Administración periférica marítima a los ciudadanos.

Cobertura eficaz

En todas las Capitanías Marítimas se proporcionará una cobertura eficaz en los ámbitos funcionales siguientes: Ordenación de la navegación; Seguridad marítima;

Se crean Distritos Marítimos dependientes de la Capitanía Marítima de la zona

Marítimas con las Autoridades Portuarias de los puertos de interés general y los dependientes de las Comunidades Autónomas y con la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, adscrita al

Ámbito territorial

Estas son las Capitanías Marítimas (en negrita) y los Distritos Marítimos dependientes de cada una de ellas (entre paréntesis): **Pasaia** (Hondarribia, Getaria); **Bilbao** (Ondárroa, Lekeitio, Bermeo); **Santander** (Castro Urdiales, Laredo, Santoña, Requejada, San Vicente de la Barquera); **Gijón** (Llanes, Ribadesella, Lastres, Luanco); **Avilés** (San Esteban de Pravia, Luarca); **Burela** (Ribadeo, Viveiro); **El Ferrol** (Cariño, Cedeira); **A Coruña** (Sada, Corme, Camariñas, Corcubión, Muros, Noia); **Vilagarcía de Arousa** (Santa Eugenia de Ribeira, Caramiñal, Cambados, O Grove); **Vigo** (Portonovo, Marín, Bueu, Cangas, Redondela, Baiona, A Guarda); **Huelva** (Ayamonte, Isla Cristina); **Sevilla** (Sanlúcar); **Cádiz** (El Puerto de Santa María, Barbate); **Algeciras** (Tarifa); **Ceuta**; **Melilla**; **Málaga** (Estepona, Marbella, Fuengirola, Vélez-Málaga); **Motril**; **Almería** (Adra, Carboneras, Garrucha); **Cartagena** (Águilas, Mazarrón, San Pedro del Pinatar); **Alicante** (Torrevieja, Santa Pola, Villajoyosa, Altea, Denia); **Valencia** (Gandía, Sagunto); **Castellón** (Burriana, Vinaròs); **Tarragona** (Sant Carles de la Ràpita); **Barcelona** (Vilanova y la Geltrú, Arenys de Mar); **Palamós** (Blanes, Roses); **Palma de Mallorca** (Alcudia, Mahón, Ciutadella); **Ibiza/Formentera** (San Antonio Abad); **Tenerife** (Los Cristianos, Santa Cruz de la Palma, San Sebastián de la Gomera, El Hierro); **Las Palmas** (Arrecife, Puerto del Rosario).



▲ En todas las Capitanías Marítimas se proporcionará una cobertura eficaz en los ámbitos de ordenación de la navegación, seguridad marítima, prevención y lucha contra la contaminación y asuntos generales, jurídicos y sancionadores.

da y 66 de tercera clase). También crea los Distritos Marítimos que dependerán del capitán marítimo al que estén geográficamente adscritos.

Asimismo, el Real Decreto recoge una completa enumeración de las funciones específicas del capitán marítimo (artículo 10) y las de los jefes de los Distritos Marítimos (artículo 11), estas últimas con funciones permiti-

Prevenición y lucha contra la contaminación y Asuntos generales, jurídicos y sancionadores. Se pretende, de este modo, superar la rígida división organizativa en áreas de actuación, que caracteriza la estructura actual.

Coordinación

También se establecen mecanismos que aseguren la coordinación de las Capitanías

Ministerio de Fomento a través de la Dirección General de la Marina Mercante.

Incorporación de Ibiza/Formentera

Finalmente, el Real Decreto incorpora también otra variación respecto del modelo actual, que viene dada por la transformación de la Capitanía Marítima de Ibiza/Formentera, hasta ahora de segunda categoría, en una Capitanía Marítima, justificada por el incremento cuantitativo y cualitativo del tráfico marítimo, de la navegación y del tráfico deportivo en sus aguas que hacían obligada esta modificación.

El Gobierno establece una única clase de Capitanías Marítimas frente a las tres categorías existentes



▲ El procedimiento aprobado es fruto de un acuerdo alcanzado entre el Ministerio de Asuntos Sociales y los agentes sociales, además de representantes de los Ministerios de Asuntos Exteriores y Cooperación, de Interior y de Fomento.

Enrole de extranjeros no comunitarios en buques españoles

Facilidades para la inscripción en el Registro Especial de Canarias

REGISTERING VESSELS IN THE CANNARY ISLANDS SPECIAL REGISTER IS NOW EASIER

Summary:

The Council of Ministers has approved the instructions required to process the residency and work applications for non-EU foreigners enlisted in Spanish vessels registered in the vessel and shipping company special registry of the Canary Islands (REBECA).

Objetivo. El objetivo de estas instrucciones es facilitar el inicio de la actividad laboral por un trabajador extranjero que no reside en España y que va a ser embarcado fuera de nuestro país, por necesidades del sector español de marina mercante.

El procedimiento el Ejecutivo es fruto de un acuerdo alcanzado el mes de marzo en el seno de la Comisión Laboral Tripartita de Inmigración, en la que participaron, además del Ministerio de Trabajo

y Asuntos Sociales y los agentes sociales, representantes de los Ministerios de Asuntos Exteriores y de Cooperación, de Interior y de Fomento.

Autorización provisional. Según estas instrucciones, los trabajadores extranjeros no comunitarios enrolados en buques españoles podrán iniciar su actividad laboral con una autorización de trabajo de carácter provisional, a través de un documento expedido

El Consejo de Ministros ha aprobado las instrucciones para tramitar las solicitudes de autorización de residencia y trabajo de extranjeros no comunitarios enrolados en buques españoles inscritos en el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras (Rebeca)

previamente con todas las garantías: certificado administrativo del enrole emitido por la Capitanía Marítima o por el capitán del buque y acreditación de las obligaciones en materia de Seguridad Social, capacitación y reconocimiento médico.

En calidad de empleadores podrán acogerse a las condiciones de las citadas instrucciones las empresas navieras que, a través de sus representantes legales en España, soliciten la contrata-

ción de trabajadores extranjeros no comunitarios en buques que enarboleden pabellón español y que estén inscritos en el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras.

La ocupación a desarrollar por el trabajador extranjero no comunitario deberá estar calificada en el momento de la solicitud dentro del Catálogo de Ocupaciones de Dificil Cobertura, elaborado trimestralmente por el Servicio Público de Empleo Estatal.



▲ El nuevo edificio representa un paso importante en la atención a los ciudadanos, ya que se encuentra a pie de muelle, con lo que se pueden aprovechar las sinergias existentes entre las Administraciones marítimas. (Foto: Carlos CARBALLEIRA.)

Puesta en servicio en un acto al que asistió la ministra de Fomento, Magdalena Álvarez

Nueva sede de la Capitanía Marítima de Ferrol

NEW HEADQUARTERS FOR THE MARITIME CAPTAINCY AT EL FERROL

Summary:

The Ministry of Public Works and Development opened the new building that will serve as headquarters for the El Ferrol Maritime Captaincy. The Minister Magdalena Álvarez, assisted to the official act accompanied by the Director General of the Merchant Marine, Felipe Martínez, and the Navy Captain, Jorge Cao. The new facilities are conveniently located at the harbor to attend the maritime-administrative needs of the population, the growing maritime traffic of the harbor and to address more effectively the varied factors and circumstances surrounding its competences.

El Ministerio de Fomento ha puesto en servicio el nuevo edificio de la Capitanía Marítima de Ferrol en un acto que ha contado con la presencia de la ministra, Magdalena Álvarez, acompañada del director general de la Marina Mercante, Felipe Martínez, y el capitán marítimo, Jorge Cao. Las instalaciones se encuentran en un lugar a pie de muelle para satisfacer las necesidades marítimo-administrativas de los ciudadanos, el creciente tráfico marítimo del puerto y dar una respuesta más adecuada a los factores y circunstancias que conforman sus competencias.

Las obras del edificio fueron iniciadas por Ferrovial, en diciembre del año 2005, con un importe de adjudicación de 1.339.933 euros. Por primera vez, la Capitanía Marítima

de Ferrol contará con sede propia y “unas instalaciones donde se ha buscado la funcionalidad y transparencia de una administración abierta a los ciudadanos”, según la ministra.

Este nuevo edificio representa “un paso importante de modernización con vistas a procurar la utilización más eficiente de los recursos a pie de muelle y una importante posibilidad de aprovecha-

miento de las sinergias existentes entre las administraciones relacionadas con el mundo de la mar”.

Se han proyectado 1.170 metros cuadrados de superficie construida, distribuidos

en dos plantas: planta baja, de 734,97 metros cuadrados útiles y planta alta de 333,86 metros cuadrados útiles. En cuanto a la distribución del edificio, en la planta baja se ubican, independientemente del espacio destinado a garaje y Archivo Histórico, los servicios de: Registro, Despacho, Titulaciones e Inspección Marítima. La planta alta se ha destinado al servicio de Seguridad Marítima, Sala de Crisis o reuniones, Secretaría y Capitán Marítimo.

Desde el año 1994, la Capitanía Marítima de Ferrol estaba ubicada en un edificio cedido por la Autoridad Portuaria de Ferrol-San Cibrao, institución que también ha formalizado la cesión de la

Las instalaciones han supuesto una inversión cercana a 1,4 M€

parcela donde hoy se encuentra este nuevo edificio. La nueva Capitanía Marítima está situada en un lugar a pie de muelle para satisfacer las necesidades marítimo-administrativas de los ciudadanos, el creciente tráfico marítimo del puerto y asimismo dar una respuesta más adecuada a los factores y circunstancias que conforman sus competencias.

Ferrol, como Capitanía Marítima, ejerce su jurisdicción en el ámbito de la marina civil en las aguas comprendidas entre Punta de la Estaca de Bares, límite de la provincia de Lugo, hasta Punta Carboeira, en la ría de Ares. De ella dependen los Distritos Marítimos de Cariño y Cedeira. Este litoral,



▲ El capitán marítimo de Ferrol, Jorge Cao, muestra a la ministra de Fomento las nuevas instalaciones distribuidas en dos plantas. De esta Capitanía dependen los Distritos Marítimos de Cariño y Cedeira. (Foto: Carlos CARBALLEIRA.)

que se extiende a lo largo de 300 kilómetros en la costa noroeste, abarca los puertos de Pontedeume, Ares, Murgados, Ferrol, Cedeira, Cariño y Espasante, con una gran flota pesquera y de buques auxiliares, constituyendo Ferrol puerto de interés general, el eje central por su volumen de tráfico, nacional e internacional, y con perspectivas de crecimiento.

Magdalena Álvarez dijo también, que “gracias a estas nuevas instalaciones, la Capitanía Marítima de Ferrol se adapta a la administración del siglo veintiuno. Y lo hará con modernidad y dignidad en un lugar situado en pleno corazón del ámbito marítimo-portuario, al alcance de todos los miembros de la comunidad”. Entre 2004 y 2006, los tráficos portuarios locales tuvieron un crecimiento del 6 por 100 y en este último año superó los 5,2 millones de toneladas.

Apuesta por la seguridad marítima

Aprovechó la ministra la ocasión para hacer referencia a lo que constituye “el eje central de esta administración: la seguridad marítima. Que, como bien saben, nos preocupa mucho a todos, máxime en este litoral surcado por grandes buques mercantes, en demanda del norte de Europa o el Mediterráneo y donde la seguridad cobra especial relevancia, tanto por su proyección internacional, de acuerdo con los convenios y normativas internacionales, como por su especial significación en nuestro país, con unas flotas mercante, de recreo y especialmente la pesquera, esta última la más importante de Europa.”

Por todo, “se han adoptado recientemente una serie de medidas entre las que destaca de manera especial el ‘Plan Nacional de Salvamento 2006-2009’, aprobado por el Gobierno y que es, por así de-

cirlo, el buque insignia de nuestra apuesta por la prevención y la seguridad marítima. Tanto es así, que no hace mucho tiempo he tenido ocasión de presentar en A Coruña uno de los buques más modernos y punteros del mundo en la lucha contra la contaminación marina, el ‘Don Inda’, que tiene su base en la costa gallega.”

“La seguridad marítima”, afirmó, “es la razón de ser de la administración marítima y por tanto de las capitanías marítimas, cuyo quehacer diario se sintetiza en que los buques, y sus tripulaciones, se hagan a la mar en las condiciones óptimas para el desarrollo de la actividad para la que fueron proyectados y construidos, al objeto de evitar la pérdida de vidas humanas, irremplazables, y evitar también los tremendos daños ecológicos.”

“Nuestra apuesta por la seguridad marítima”, concluyó, “está dando sus frutos y, por primera vez, a comienzos del año 2006 la bandera española ha pasado a formar parte de la ‘Lista blanca del Memorando de París’, que distingue a las flotas mercantes más seguras y de mayor calidad del mundo”.

Ocupan 1.170 metros cuadrados, donde se dará respuesta a la creciente actividad del puerto y de la provincia



▲ De izquierda a derecha, cuando se firmó el convenio: el presidente del Ente Público Portos de Galicia, Vicente Irisarri; el alcalde de Cariño (en cuyo Ayuntamiento se realizó la firma), José Luis Armada, y el director general de la Marina Mercante, Felipe Martínez.

Suscrito un convenio entre la Dirección General de la Marina Mercante y Portos de Galicia

Cesión de terrenos para las nuevas sedes de la Capitanía de Burela y el Distrito Marítimo de Cariño

LAND TRANSFER APPROVED FOR THE NEW BURELA CAPTAINCY HEADQUARTERS

Summary:

On April 18th, the Director General of the Merchant Marine, Felipe Martínez, the Ministry of Public Works and Development, Magdalena Álvarez, and the president of the Public Authority of the Ports of Galicia, signed an agreement transferring land from this last organization for the purpose of building the new headquarters for the Burela Maritime Captaincy in the Cariño Maritime District.

El director general de la Marina Mercante, del Ministerio de Fomento, Felipe Martínez, y el presidente del Ente Público Portos de Galicia, Vicente Irisarri, han firmado el 18 de abril un convenio que tiene por objeto la cesión de sendos terrenos, por parte de este último organismo, para la construcción de las nuevas sedes de la Capitanía Marítima de Burela y el Distrito Marítimo de Cariño

El expediente de la futura sede de la Capitanía Marítima de Burela está en fase de contratación del proyecto, del cual se ha redactado el pliego de prescripciones técnicas particulares, que incluye el programa de necesidades que ha de satisfacer la edificación. Ésta se ubicará sobre un solar de 1.410 metros cuadrados. Por sus características, se desarrollará en tres plantas de unos 330 metros cada una. Hay que destacar en la planta baja el área de Servicios Generales, Gestión e

Inspección. En la planta alta: despacho de capitán y área de Seguridad Marítima, sala de juntas y sala de cartas náuticas. De la Capitanía Marítima de Burela dependen los Distritos Marítimos de Ribadeo y Viveiro.

Cariño

Respecto al Distrito Marítimo de Cariño, adscrito a la Capitanía Marítima de El Ferrol, se ha redactado un proyecto de ejecución sobre un solar de 946 metros, cercano al merca-

do municipal. El edificio tendrá una superficie construida de 263 metros en los que se habilitará la planta baja, de 128 metros, para atención al público, despacho y archivos; y la planta alta, de 135 metros, con despachos para el capitán, la Inspección, sala de emergencias, archivo y sala de comunicación.

Inversión

El Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General de la Marina Mercante, tiene previsto invertir 1.500.000 euros en la Capitanía Marítima de Burela y 500.000 euros en la construcción del Distrito Marítimo de Cariño

El Ministerio de Fomento tiene previsto invertir dos millones de euros en su construcción



▲ Sala de operaciones del Centro de Salvamento Marítimo de Tarifa, atendida ininterrumpidamente y desde donde se presta el servicio de tráfico marítimo, como el nuevo Dispositivo de Separación en el estrecho de Gibraltar, y se coordina la respuesta a las emergencias en la zona.

Entró en vigor el 1 de julio

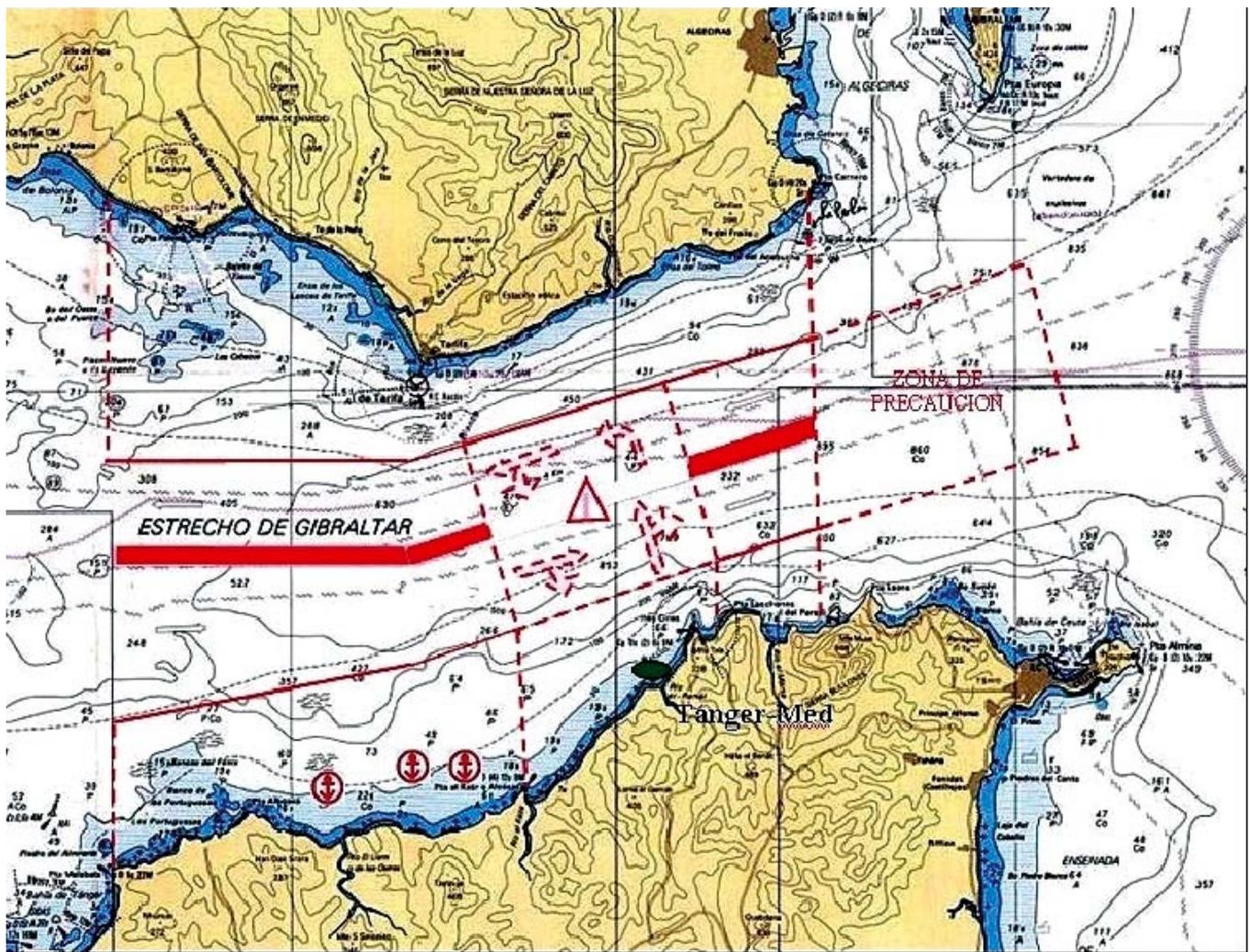
Modificación del Dispositivo de Separación de Tráfico del Estrecho de Gibraltar

THE VESSEL TRAFFIC SEPARATOR DEVICE AT GIBRALTAR WATERS HAS BEEN MODIFIED

Summary:

The modification to the Marine Traffic Separator Device (MTSD) located at the Straits of Gibraltar became effective last July 1st. The modification, approved by the International Maritime Organization (IMO) and designed by Spain and Morocco, was prompted by the imminent entry into operation of the new Tangier-Med Port. The modification establishes two caution areas: one facing said new port and the other between Algeciras and Ceuta. During 2006, 96,888 vessels crossed the waters of the Strait, most of them commercial ships.

El 1 de julio ha entrado en vigor la modificación del Dispositivo de Separación de Tráfico (DST) en el estrecho de Gibraltar, aprobado por la Organización Marítima Internacional (OMI) y diseñado por España y Marruecos a causa de la próxima entrada en servicio del nuevo puerto de Tánger-Med. Establece dos zonas de precaución: una frente a este puerto y la otra entre Algeciras y Ceuta. Durante 2006 transitaron por las aguas del estrecho un total de 96.888 buques, la mayoría de ellos mercantes.



▲ Carta de navegación mostrando el Dispositivo del Estrecho de Gibraltar modificado.

El estrecho de Gibraltar es una de las zonas del mundo que soporta una mayor densidad de tráfico marítimo al ser punto obligado de paso para todos los buques cuyas líneas unen los puertos del Atlántico y norte de Europa con los del Mediterráneo e incluso los más importantes puertos de las costas de Asia y golfo Pérsico, a través del canal de Suez, y el cada día mayor

número de transbordadores y naves de gran velocidad que transitan entre los puertos de la península y el norte de África.

Ya a finales de los años sesenta (entraría en vigor a principios del año 1970), la Organización Marítima Internacional (OMI) estableció un Dispositivo de Separación de Tráfico (DST) en el estrecho de Gibraltar para encauzar los flujos de tráfico en las di-

recciones este y oeste, e incrementar la seguridad de la navegación en la zona, el cual a lo largo de estos años ha sufrido ligeras modificaciones como fue la delimitación de las zonas de navegación costera.

Nuevos flujos

La construcción y próxima entrada en servicio del nuevo puerto de Tánger-Med, situado a dos millas al suroeste de Punta Cires, en la costa norte de Marruecos, ha hecho necesario que España y Marruecos diseñaran conjuntamente una modificación del DST para integrar con seguridad los nuevos flu-

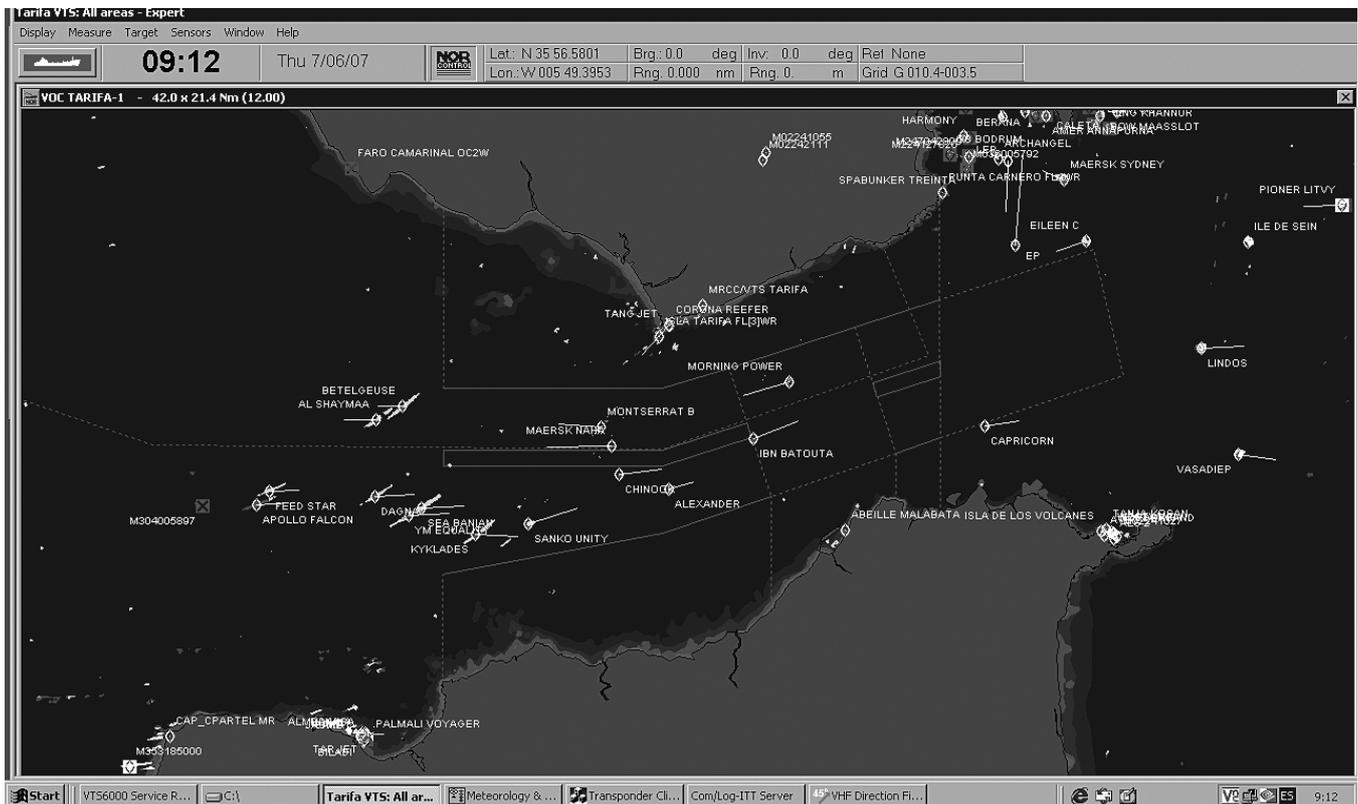
jos de tráfico generados por dicho puerto y fomentar que los buques naveguen extremando la precaución en la zona próxima al extremo oriental del DST.

Esta modificación fue presentada conjuntamente por España y Marruecos a la OMI, siendo aprobada por el Comité de Seguridad Marítima y ha entrado en vigor el día 1 de julio de 2007 a las 00.00 UTC (COLREG.2/Circ.58 Anexo 4).

Zonas de precaución

El dispositivo modificado establece dos zonas de precaución, una frente al

El DST ha sido diseñado por España y Marruecos ante la entrada en servicio del nuevo puerto de Tánger-Med



▲ Imagen de la pantalla de seguimiento del tráfico en el CCS Tarifa en el que se observan las modificaciones del Dispositivo de Separación de Tráfico, aprobadas por la OMI.

nuevo puerto de Tánger-Med y la otra entre Algeciras y Ceuta, ello con el objeto de que los buques y embarcaciones extremen la precaución en estas zonas

En la zona de precaución frente a Tánger-Med se establecen derrotas recomendadas –no obligatorias– para incorporarse al DST o para abandonarlo, según se navegue desde o hacia el nuevo puerto. Los buques con origen o destino en Tánger-Med y con intención de entrar o salir de la vía de circulación este u oeste se pueden desviar de las direcciones recomendadas tanto como lo consideren necesario según resulte conveniente debido, por ejemplo, a tráfico conflictivo. De no ser así, estos buques pueden proceder a su destino siguiendo las direcciones recomendadas, represen-

El Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo de Tarifa facilita la información más adecuada para un tránsito seguro

tadas en las cartas de navegación por flechas de trazos discontinuos.

Prevenir abordajes

Es conveniente recordar que, tratándose de un dispositivo aprobado por la OMI, en sus aguas es de aplicación el Reglamento Internacional para prevenir los abordajes (RIPA) por lo que los buques que utilicen correctamente una vía de circulación no tienen preferencia de paso sobre otros buques con los que se puedan encontrar, ni siquiera si estos últimos no siguen la dirección de tráfico establecida e infringen la Regla 10 o

cualquier otra del Reglamento de Abordajes.

Durante el pasado año 2006 transitaron las aguas del estrecho un total de 96.888 buques de los cuales 65.732 eran buques mercantes en su mayoría en dirección este u oeste, y 31.156 transbordadores y naves de gran velocidad que cubren las líneas regulares de pasajeros y carga rodada entre los puertos de Algeciras, Tarifa, Ceuta y Tánger.

Centro de Coordinación de Salvamento de Tarifa

El Centro presta el Servicio de Tráfico Marítimo en el

estrecho de Gibraltar facilitando información a los buques en relación con las condiciones meteorológicas, situación del tráfico y cualquier otra circunstancia relativa a la navegación y que permita al capitán tomar en todo momento la decisión náutica más adecuada para realizar un tránsito seguro por estas aguas.

El equipamiento del Centro, radares, AIS y sistemas de comunicaciones, permiten realizar un continuo seguimiento del tráfico estando los buques identificados ya que en la zona está en vigor desde el verano de 1997 un sistema de notificación obligatorio aprobado por la OMI.

Adolfo SERRANO SOLÍS
(Jefe del Centro de Salvamento Marítimo de Tarifa)



PSMxxx, grúa con brazo largo y rígido

Pintura anticorrosión, espesor 210 micras
Tratamiento marino para bulones y vástagos



PTMxxx, grúa con brazo rígido telescópico



PKMxxx, grúa de brazo largo y articulado

Racorería y latiguillos en acero inoxidable
Posibilidad de certificación por terceros



PKxxxM, grúa marina articulada

C/ Sierra de Guadarrama, 2
Parque Empresarial San Fernando
28830 San Fernando de Henares - Madrid
Apdo. de correos: 1026
Tel.: 91 660 04 60* - Fax: 91 660 04 61
E-mail: mycsa@mycsamulder.es
<http://www.mycsamulder.es>



MYCSA

Mulder y Co.
Importaciones - Exportaciones, S. A.



▲ Un momento de la jornada celebrada en Algeciras. De izquierda a derecha: la directora general de la Marina Mercante de Marruecos, Nadia Laraki; el subgobernador de la región de Tánger, Guennouchi-El Mostfa; el director general de la Marina Mercante española, Felipe Martínez; el jefe del Servicio de Búsqueda y Rescate de Marruecos, y el capitán del buque "Banasa" que hizo de figurativo en el ejercicio desarrollado en la bahía de Tánger.

En el marco de la Operación Paso del Estrecho

España y Marruecos intensifican su colaboración

SPAIN AND MOROCCO INTENSIFY THEIR COOPERATION EFFORTS

Summary:

Algeciras was the chosen scenario for the Conference on the Safety of Passenger Ships at the Strait of Gibraltar, held on May 30th of 2007. This is the seventh edition of the conference, attended by participants from the Maritime Administrations from Spain and Morocco as well as representatives from shipping companies from both countries. A joint rescue exercise was held the day before on the Bay of Tanger to launch the conference.

Algeciras fue el escenario de una jornada sobre Seguridad de la navegación de los buques de pasaje en el Estrecho. Este es el séptimo encuentro en el que participan delegaciones de las Administraciones marítimas de España y Marruecos, así como representantes y empresas navieras de los dos países. El día anterior tuvo lugar en la bahía de Tánger un ejercicio de salvamento conjunto.

La inauguración de la jornada corrió a cargo del director general de la Marina Mercante de España, Felipe Martínez Martínez, y su homóloga marroquí, Nadia Laraki. A continuación, Pilar Tejo, directora de la So-

ciudad de Salvamento y Seguridad Marítima, adscrita al Ministerio de Fomento a través de la Dirección General de la Marina Mercante, presentó los centros y unidades de Salvamento Marítimo, algunas de las cuales han signi-

ficado un impulso a la seguridad en la zona, como el buque polivalente "Miguel de Cervantes", uno de los más modernos de Europa y que se encuadra en el Plan Nacional de Salvamento Marítimo 2006-2009, cuya ejecución el

Ministerio de Fomento ya ha cumplido en un 52 por 100.

Seguidamente se desarrollaron mesas redondas sobre diversos aspectos y su impacto en los buques de pasaje en el Estrecho: modificación del Dispositivo de Separación de

Tráfico (DST) en el Estrecho y el nuevo puerto de Tánger-Med, aprobado por la Organización Marítima Internacional (OMI), con la colaboración de los dos países y con entrada en vigor el 1 de julio de este año, aplicación del Código PBIP (ISPS en inglés), de seguridad a bordo de los buques y, finalmente, el plan de control de averías: empleo práctico después de un accidente. Además de los representantes de las Administraciones marítimas del Reino de España y de Marruecos, intervinieron capitanes y oficiales de navegación de los buques de pasaje que operan en el Estrecho, así como personal y operadores de estos barcos. La jornada contó con la presencia de sesenta y cinco personas.

Examinaron aspectos de la seguridad de la navegación de los buques de pasaje en el Estrecho

Simulacro

Por otra parte, enmarcadas en las actividades conjuntas de la Operación Paso del Estrecho 2007, y como continuación del primer ejercicio de salvamento hispano-marroquí realizado en el año 2006 en aguas de la bahía de Algeciras, tuvo lugar el 29 de mayo en la bahía de Tánger el segundo ejercicio, coordinado por las autoridades de Marruecos. Consistió en una supuesta emergencia escenificada mediante la evacuación de varios heridos del buque de pasaje “Banasa”. Las uni-

dades marroquíes participantes, a las que se sumó la embarcación de intervención rápida de Salvamento Marítimo español “Salvamar Alkaid”, con base en Tarifa, rescataron a las personas heridas: tres por vía aérea y a diez mediante los buques especializados. El objetivo que se perseguía, según los organizadores del ejercicio, era demostrar la capacidad de las Administraciones de ambos países para coordinar los trabajos en un supuesto similar y, sobre todo, verificar en la práctica los procedimientos de evacuación de personas desde un buque de pasaje, así como la disponibilidad del puerto de Tánger ante una situación de esta índole.

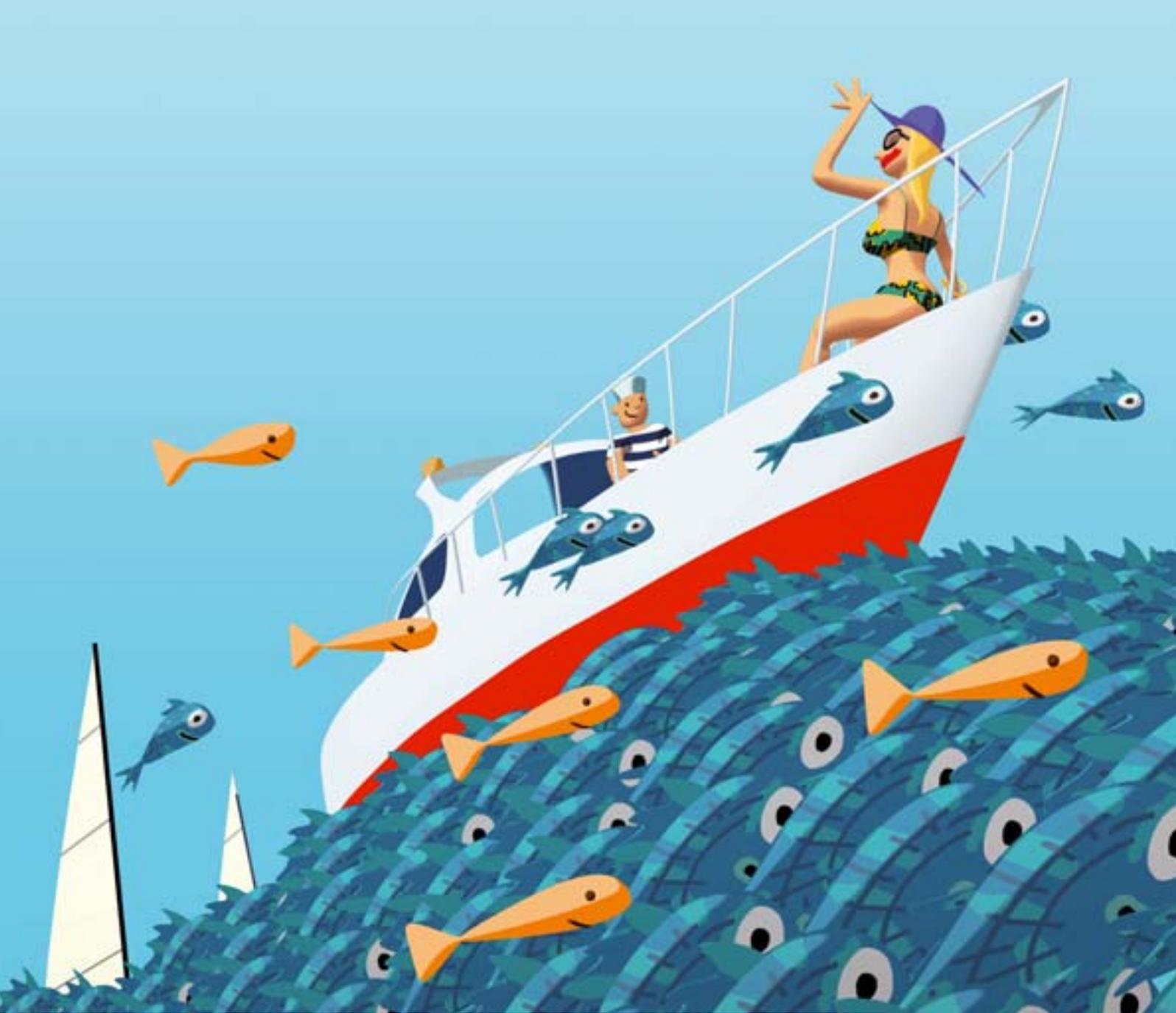
Caso real

Tan solo un día después de este ejercicio medios de los dos países tuvieron que intervenir en una emergencia real cuando un pesquero marroquí se encontró casualmente con cuatro personas a bordo de un cayuco que llevaba varios días a la deriva, sin comida ni agua, y que no habían podido emitir ningún tipo de señal de socorro. El buque hospital “Esperanza del Mar”, del Instituto Social de la Marina, rescató en primera instancia a dos supervivientes y a los cuerpos de los otros dos tripulantes. Seguidamente, un helicóptero del SAR español trasladó a los dos supervivientes a un hospital de Las Palmas mientras que los dos cadáveres fueron recogidos por una patrullera marroquí y trasladados al puerto de Dakhla.

Ejercicio de salvamento conjunto en Tánger



▲ En el ejercicio que tuvo lugar en la bahía de Tánger, coordinado por las autoridades de Marruecos, intervino la “Salvamar Alkaid” y diversos medios aeromarítimos del vecino país. Consistió en la evacuación de varios heridos del buque de pasaje “Banasa”.



Fira Barcelona

Recinto Gran Via y Port Vell
3-11 Noviembre 2007

**Ven a
disfrutar
el mar**

salonnautico

INTERNACIONAL DE BARCELONA

www.salonnautico.com



BREITLING





▲ La imagen de un yate a motor consumido por el fuego sobre un mar apacible y acogedor, invita a reflexionar sobre la necesidad de extremar las medidas de prevención.

Despliegue de medios del Ministerio de Fomento

La prevención es el mejor aliado

PREVENTION IS OUR BEST ALLY

Summary:

The Ministry of Public Works and Development, through the General Directorate of the Merchant Marine and de Maritime Search and Rescue Service, has launched a renewal of the Safety Campaign for leisure sailing activities. This is a periodical campaign that is offered to the citizenry at the beginning of each summer season. The new and improved 2007 Campaign, which motto is "Prevention is our best ally", has introduced new distribution elements to ensure that the information provided reaches directly the greatest number of users.

El Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General de la Marina Mercante y de Salvamento Marítimo, renueva la Campaña de seguridad para la náutica de recreo, periódicamente elaborada y puesta a disposición de los ciudadanos al inicio de la temporada estival. La Campaña 2007, perfeccionada y actualizada, introduce algunas novedades en su política de distribución con el objetivo de que la información ofrecida llegue directamente al mayor número de usuarios. La prevención es su principal objetivo.

Desde mediados del mes de mayo de 2007, cerca de medio millón de folletos conteniendo información sobre soporte gráfico han si-

do distribuidos por toda la geografía marítima española. El despliegue mediático del Ministerio de Fomento, que ofrece consejos y recomendaciones de se-

guridad a la náutica de recreo, consta de los siguientes elementos:

Guía práctica para la náutica de recreo, en forma

de libro con información sobre seguridad marítima y normativa para la náutica de recreo en general, así como sobre la Administración marítima española.

Este folleto se ha editado en castellano, catalán, euskera, valenciano y gallego, con una tirada total de 30.500 ejemplares.

Seguridad en las actividades náuticas, en forma de libro, recogiendo los consejos y recomendaciones más destacados para la práctica de la navegación a vela y motor, buceo, surf y kitesurf, windsurf, pesca de costa, baliza-

miento y uso de las zonas de baño, motos náuticas, esquí acuático, navegación en kayak, etc.

Este folleto se ha editado en castellano e inglés con una tirada de 209.000 ejemplares.

Tarjetón conteniendo información resumida sobre el funcionamiento y modo de uso del *Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima*

Se han distribuido cerca de 500.000 folletos en Capitanías Marítimas, Centros de Salvamento, puertos deportivos y revistas

tima (SMSSM), con una tirada en castellano de 85.000 unidades.

Tarjetón con *Información meteorológica marítima* (METEO), aportando la forma de contactar con las

fuentes de información sobre actualidad y previsiones del clima marítimo en las aguas españolas, en castellano y con una tirada de 85.000 ejemplares.

Tarjeta autoadhesiva con la *Lista de comprobación (Chek List)* en castellano, indicando los puntos a revisar en la embarcación antes de zarpar y durante la navegación, acompañada de consejos para hacer un uso correcto y eficaz de la Llamada de Socorro, y con una tirada de 85.000 ejemplares.

Cartel anunciador de la Campaña 2007, con una tirada de 1.400 ejemplares y distribución de 800 *Expositores* en cartón serigrafiado como receptáculo de los anteriores elementos informativos.

Aumenta la flota

Si la Campaña se reitera año tras año, la víspera del verano es el momento para constatar que las estadísticas de emergencias marítimas de recreo vuelven a ser tozudas e invitan a la reflexión. Sirva como muestra el cuadro.

Desde el año 2002, las situaciones de la náutica de recreo que han precisado de la intervención del servicio público de salvamento marítimo no han variado en número de forma significativa, entrando en una fase de aparente estabilidad. En el año 2006 resalta la **disminución porcentual, que desciende por primera vez desde el año 2000 en un 10 por 100**, quedando en el 47 por 100. Pero este porcentaje tiene

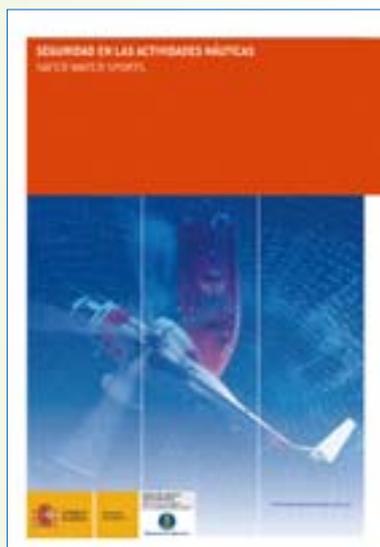


▲ De los 3.339 buques asistidos en el 2006, 1.559 fueron embarcaciones de recreo.

ENCARTES

Si en Campañas anteriores la información se hacía llegar a los usuarios, básicamente, a través de las Capitanías Marítimas, Centros de Salvamento Marítimo y los puertos deportivos, así como distribuyéndose en diversos salones o exposiciones de náutica, en 2007 se repite el sistema, pero reforzado con publicidad directa mediante "encartes" conteniendo el folleto titulado "Seguridad en las actividades náuticas".

El vehículo de los "encartes" son las principales revistas sobre náutica de recreo y actividades náuticas que tienen mayor difusión en España. En total, el número de "encartes" supera los 148.800, conteniendo un ejemplar en cada publicación. En consecuencia, además de aportar diseños novedosos, la gran novedad de la Campaña 2007 es el esfuerzo llevado a cabo para entregar de forma totalmente gratuita a los aficionados y deportistas que adquieren de manera habitual este tipo de revistas, una información que les puede ser de indudable utilidad y sin tener que desplazarse hasta los usuales puntos de distribución antes mencionados.





▲ Una ES Salvamar actúa con sus medios contraincendios.

causas conocidas ya que el año 2006 ha sido excepcional por el número de emergencias provocadas por la emigración irregular (cayucos o pateras) que pasaron de las 310 de 2004 y de las 330 de 2005 hasta las 790 de 2006, alterando de esta manera los porcentajes que vienen siendo habituales para cada una de las flotas y tipos de emergencias.

Simultáneamente, la flota de recreo española ha aumentado en número de unidades, por lo que puede considerarse positivo que el incremento de ciudadanos practicando actividades náuticas no se vea reflejado en un mayor número de emergencias.

Por otro lado, la costa española está siendo cubierta de forma eficiente por el ser-

El incremento de medios del Plan Nacional de Salvamento Marítimo ha aumentado la seguridad en las costas españolas

vicio de Salvamento Marítimo, gracias al despliegue acelerado de unidades de intervención rápida potenciado desde el Plan Nacional de Salvamento 2006-2009. Se trata de una realidad que, sin embargo, puede hacer bajar la guardia a los navegantes de recreo, cada vez más confiados ante la certeza de que sus llamadas de socorro, cuando son correctamente realizadas, son atendidas de inmediato.

Recomendaciones

El Ministerio de Fomento quiere insistir en las recomen-

daciones y consejos que difunden las Campañas anuales, concienciando a los usuarios para que eviten, por todos los medios, exponerse a riesgos innecesarios.

Leer atentamente los contenidos de la Campaña 2007 es entrar decididamente en la prevención, tanto para salir a la mar en las mejores condiciones posibles y con la mayores garantías de no sufrir cambios de tiempo no previstos, como para saber hacer frente a una emergencia disponiendo a bordo de los medios de comunicación imprescindibles y de los elementos de seguridad acti-

Emergencias atendidas por Salvamento Marítimo en la náutica de recreo:

Año 1998 - 1.099 emergencias	(47 % del total de emergencias).
Año 1999 - 1.164 emergencias	(48 %).
Año 2000 - 1.436 emergencias	(55 %).
Año 2001 - 1.509 emergencias	(56 %).
Año 2002 - 1.577 emergencias	(57 %).
Año 2003 - 1.600 emergencias	(58 %).
Año 2004 - 1.543 emergencias	(56 %).
Año 2005 - 1.562 emergencias	(57 %).
Año 2006 - 1.559 emergencias	(47 %).

Las incidencias causadas por negligencias siguen siendo las situaciones más comunes

va y pasiva reglamentarios, conociendo perfectamente su forma de uso. No solamente porque cualquier emergencia en la mar, por pequeña que sea, siempre puede evolucionar de forma negativa aunque se cuente con los medios humanos y materiales del más alto nivel. De ahí la importancia de la prevención en materia de seguridad.

Una última reflexión es que los medios públicos de salvamento marítimo no deberían enfrentarse a tantos incidentes causados por negligencia, como son la falta de combustible, inexistencia de correctas comunicaciones a bordo, deficiente mantenimiento mecánico de las embarcaciones o intempestivas salidas a la mar cuando se anuncia temporal. Son **situaciones posiblemente evitables** si el usuario actúa con mayor prudencia y más atención.

La flota de recreo, mayoritariamente formada por

ciudadanos que aman la mar y entran en ella de forma responsable, serían una parte de la solución para los problemas de la seguridad marítima, colaborando en todo momento con Salvamento Marítimo para hacer más eficaz su dura tarea, antes que convertirse en el problema. A esta reflexión se añade el consejo de redoblar la prudencia y ser mucho más cuidadoso a la hora de informarse sobre las previsiones meteorológicas ya que, de ahora en adelante y como consecuencia del aumento de la temperatura media de las aguas marinas y de su mayor carga de energía, el cambio climático puede deparar temporales más violentos de lo acostumbrado.

(Ver la Campaña en www.salvamentomaritimo.es)

Juan Carlos ARBEX

Se mantienen estables los accidentes en la náutica de recreo

SALVAMENTO MARÍTIMO RESPONDE

Sin ninguna duda, Salvamento Marítimo responde a toda emergencia, cualquiera que sea su origen y causa última. Pero una emergencia, posiblemente evitable si se siguen las recomendaciones de la Campaña 2007, puede llegar a entorpecer la actuación de los medios de salvamento si, simultáneamente, se ven obligados a hacer frente a otra emergencia mucho más imperiosa, imprevisible y peligrosa.

Los medios humanos de salvamento marítimo necesitan mantenerse en perfectas condiciones y están sujetos, como todos, a la fatiga. Las máquinas que manejan precisan reponer combustible y están sujetas a averías. Es, por tanto, importante que cuidemos de esos medios evitando su desgaste.



▲ Los fallos mecánicos, negligencias o errores humanos pueden prevenirse.



▲ La colección de la Campaña 2007 colocada en un expositor.

Para abanderar y matricular las embarcaciones de recreo

Se simplifican y agilizan los trámites

SIMPLIFIED REGISTRATION PROCEDURES

Summary:

The Council of Ministers has approved a new Royal Decree that regulates the registry procedures for leisure. These vessels are henceforth comprised in the seventh listing category of the shipping register office.

Con esta normativa, el Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General de la Marina Mercante, persigue los siguientes objetivos:

- **Simplificación de la documentación** que tiene que emitir la Administración para acreditar el abanderamiento y la matriculación de las embarcaciones de recreo. En concreto, se simplifica a la mitad el número de documentos necesarios, eliminándose tanto el Certificado de Valoración como la Licencia de Navegación. Esta última se sustituye por un Certificado de Registro-Permiso de Navegación. Asimismo, el pago de las tasas se formalizará mediante un único instrumento de cobro que contemplará el importe total a abonar, desglosados los conceptos de cada tasa.

- **Reducir el tiempo necesario para tramitar el abanderamiento y matriculación.** Con la nueva normativa, se estima que el tiempo medio empleado se reducirá notablemente, pasando de un promedio de treinta días a solamente tres. Esta reducción se consigue mediante la tramitación simultánea de las solicitudes de abanderamiento y matriculación, y la del Número de Identificación

del Servicio Móvil Marítimo. Hasta ahora estas solicitudes se tramitaban de forma sucesiva y no simultánea. Además, se elimina el rol y la patente de navegación que, ac-

El Consejo de Ministros ha aprobado un nuevo Real Decreto por el cual se regula el abanderamiento y la matriculación de las embarcaciones dedicadas a la práctica de actividades de recreo. Estas embarcaciones quedan englobadas en la denominada séptima lista del registro de matrícula de buques.

tualmente, se otorgan a las embarcaciones de recreo. No obstante, las embarcaciones que, pese a pertenecer a la denominada lista séptima, cuenten con tripulación pro-

fesional asalariada seguirán estando obligadas a disponer del rol.

- **Facilitar la gestión al usuario.** Con la nueva normativa, cualquier procedimiento administrativo, como cambios de titularidad, renovación o canje de certificados y demás actos registrables, podrá realizarse en cualquier Capitanía Marítima o Distrito Marítimo, repartidos a lo largo del litoral español, que resolverá de forma completa la solicitud, incluyendo la tramitación y la anotación registral correspondiente. Hasta ahora, estos procedimientos solo podían tramitarse por la Capitanía del puerto de matrícula.

- **Permitir el cambio de la matrícula para las embarcaciones de segunda mano.** Los propietarios de embarcaciones adquiridas de segunda mano podrán cambiar el puerto de matrícula dejando de estar obligados a mantener la matrícula original que tenía asignada la embarcación. La entrada en vigor del Real Decreto será para primeros del mes de octubre, con el fin de que no se produzcan modificaciones en los procedimientos hasta que no finalice la campaña de verano.

Sólo se necesitará una media de tres días, frente a los treinta actuales



▲ Capitanía Marítima de Barcelona. A partir de la nueva normativa los trámites podrán realizarse en cualquiera de las Capitanías Marítimas o Distritos Marítimos repartidos a lo largo del litoral español.



La seguridad en mar se prepara en tierra

A través de la clasificación de los buques y la certificación de sus equipos, Bureau Veritas, referencia mundial en Calidad, Seguridad, Medio Ambiente y Responsabilidad Social, gracias a su aplicación informática VeriStar, ofrece a los armadores y astilleros una gama de servicios a medida que contribuyen a incrementar la seguridad, fiabilidad y rentabilidad de los buques.

Desde 1828, Bureau Veritas comparte su saber hacer en todos los sectores de la economía. Presentes en la actualidad en 140 países, nuestra cartera de clientes reúne 200.000 empresas a las que apoyamos cada día en sus objetivos de creación de valor.



BUREAU
VERITAS

For the benefit of business and people

912 702 220 • info@es.bureauveritas.com • www.BureauVeritas.es

Calidad • Seguridad y Salud • Medio Ambiente • Responsabilidad Social



▲ El secretario general de Transportes del Ministerio de Fomento, Fernando Palao, y el presidente de Anave, Juan Riva, tras la clausura de la Asamblea general de la Asociación.

Fernando Palao en la Asamblea general de Anave

“La seguridad impulsa nuestras actuaciones”

“SAFETY IS THE MOTOR DRIVING OUR ACTIONS”

Summary:

Safety is our main responsibility and the variable that drives all our actions”, stated the Secretary General of Transportation from the Ministry of Public Works and Development, Fernando Palao, at the closing ceremony of the General Assembly of Spanish Shipowners (Anave). The President of the Association, Juan Riva, expressly thanked the support received by the six Ministries that have worked with his organization in the last year.

Elementos positivos. El presidente de la Asociación, Juan Riva, durante el acto público que siguió a la Asamblea general, que clausuró el secretario general de Transportes, Fernando Palao, comenzó agradeciendo expresamente su apoyo “a todas las personas de la Administración con quienes hemos tenido el placer de trabajar en este último año, en los Ministerios de Trabajo, Economía, Industria,

Interior, Asuntos Exteriores, Educación y Defensa. La simple enumeración de estos ocho Ministerios ya les puede dar una idea de lo compleja que resulta la actividad diaria de contacto con la Administración, que es una de las tareas básicas de una Asociación como la nuestra. Y vaya nuestra especial gratitud al Ministerio de Fomento que es nuestro interlocutor más directo”.

“La seguridad es nuestra responsabilidad principal y la variable que impulsa y orienta nuestras actuaciones”, afirmó el secretario general de Transportes del Ministerio de Fomento, Fernando Palao, en la clausura de la Asamblea general de la Asociación de Navieros Españoles (Anave). También intervino el presidente de la Asociación, Juan Riva, quien agradeció expresamente el apoyo de seis Ministerios con los que ha trabajado en el último año.

Resaltó, además, dos elementos “ciertamente positivos: el nuevo Plan Nacional de Salvamento Marítimo que, gracias a una considerable inversión, ha reforzado sensiblemente los medios de que dispone el Estado, por medio de Salvamento Marítimo, para prevenir los accidentes marítimos o combatir sus efectos. Es opinable si estos recursos podrían ser más eficazmente gestionados por

empresas privadas, pero la conveniencia de disponer de los mismos es indiscutible. Y, en segundo término, el éxito del Plan Lista Blanca, que ha conseguido que el pabellón español ingrese y ascienda en la lista de las banderas más seguras del mundo. Aunque el principal esfuerzo hay que atribuirlo a las empresas y a sus profesionales, la motivación e impulso desde la Dirección General de la Marina

Mercante ha sido sin duda muy importante”.

También subrayó “una novedad muy positiva, que es la aprobación por el Consejo de Ministros del procedimiento simplificado para el enrole de marinos extranjeros no comunitarios en buques del Registro Especial. Hace ahora justamente un año que se nos anunció esta posibilidad, que parece se ha materializado, tras un proceso en el que han colaborado varios Ministerios”. Enumeró, luego, cinco objetivos generales y un conjunto de propuestas de actuación en el sector para alcanzarlas.

Una Administración marítima eficiente. Por su parte, el secretario general de Transportes del Ministerio de Fomento, Fernando Palao, puso de manifiesto la importancia que para la Administración española tiene la seguridad, “nuestra responsabilidad principal y la variable que impulsa y orienta nuestras actuaciones”. Enumeró algunas de éstas, puestas en marcha en la actual legislatura: Plan Nacional de Salvamento 2006-2009, dotado con 1.023 millones de euros; entrada y avance de nueve posiciones en la “Lista Blanca” del Memorando de París, lo que corrobora que las mayores cotas de competitividad sólo son posibles si se mantienen cotas bajas o complacientes de seguridad; esfuerzo en la realización de inspecciones ampliadas y las centradas en la implantación del código IGS, además de las numerosas medidas para impulsar la seguridad de la navegación.

Llevar a cabo tales tareas requiere, afirmó Palao coincidiendo con Anave, “una Administración marítima moderna, eficiente, ágil y con actitud de servicio al sector. A su logro hemos aplicado también mucho de nuestro esfuerzo durante la legislatura. Así

Juan Riva, presidente de la Asociación, subrayó el apoyo de seis Ministerios con los que ha trabajado en el último año

hemos duplicado el número de inspectores respecto a los existentes en 2004 y vertebrado una nueva estructura para la Administración marítima periférica. Y a los ojos de la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA) y de la Organización Marítima Internacional (OMI) parece que nuestra organización actual es algo más que “aceptable”, al menos a la vista del resultado de sus auditorías de junio y diciembre de 2006 respectivamente”.

Evolución del transporte marítimo. Desde la perspectiva de lo expuesto en anteriores Asambleas de la Asociación y desde la reiterada afirmación de la necesidad de un “marco estable”, sorprendió al secretario general la propuesta de adopción de nuevos modelos a seguir, basados, en esta ocasión, en los del Reino Unido, Dinamarca o Noruega, abandonando el modelo alemán que el pasado año servía de referencia, quizás por haber observado que los armadores de este país tienen casi el 85 por 100 de su tonelaje en pabellones de terceros países, a pesar del supuesto atractivo de los incentivos que les ofrecen en el suyo propio.

Se refirió también a la actual coyuntura del transporte marítimo, que “es positiva y parte de un ciclo que se viene alargando y parece no tener fin. Ha continuado creciendo: un 4,8 por 100 más a

principios de 2007, con cerca de 7.000 millones de toneladas transportadas por mar. Este incremento se ha visto reflejado en el número de buques. A principios de 2007 la flota mundial constaba de casi 43.000 buques (42.872) con algo más de 1.000 (1.009,5) millones de toneladas de peso muerto y 11,7 millones de TEUs. Es la primera vez que se alcanzan los 1.000 millones de toneladas de peso muerto, lo que representa un importante incremento del 6,9 por 100 respecto al año anterior en Tpm y un 13,1 por 100 en número de TEUs.

Quiso Fernando Palao puntualizar los datos de flota de pabellón español: “La Ley de Puertos y Marina Mercante define *buque mercante como todo buque civil utilizado para la navegación con un propósito mercantil, excluidos los dedicados a la pesca*. Cuando se hace referencia a la flota mercante de transporte de pabellón español, debiera tenerse en cuenta esta definición. Lo contrario lleva a confundir los datos de flota de la Asociación como los del total del pabellón. Con esta configuración del mercado marítimo mundial, cuando se afirma que *faltan instrumentos eficaces para la atracción del capital al sector naviero y que prueba de ello son las recientes ventas a capital extranjero de varias empresas navieras rentables*, uno se pregunta si el atractivo del mercado marítimo español no será precisamente su potencial de desarrollo. Más allá de otros empeños, deberíamos hacer una reflexión profunda sobre esta hipótesis”.

“La actual coyuntura del transporte marítimo es positiva”

Abanderado de los navieros.

En cuanto a las subvenciones al transporte marítimo, puntualizó que se “ha cumplido, con un año de adelanto, nuestro compromiso de situar en el 50 por 100 las bonificaciones sobre el precio del pasaje aéreo y marítimo, para los residentes en las Comunidades Autónomas de Canarias y Baleares, y en las ciudades de Ceuta y Melilla, tanto para los viajes interinsulares como para los peninsulares, lo que se ha traducido en un notable incremento de los tráficos”. “En el tiempo transcurrido de la actual legislatura”, dijo, “estas ayudas se han incrementado gradualmente desde el 33 por 100 en el que se encontraban al inicio de la misma hasta alcanzar el 50 por 100 que se contempla en la Ley de Presupuestos Generales del Estado de 2007, con un incremento, por tanto, de 17 puntos porcentuales sobre las de la legislatura anterior”.

Después de adelantar la normativa que se aprobará en los próximos meses, el secretario general de Transportes agradeció a Anave su apoyo a la Administración marítima española, que “ha sido justamente correspondido por el Ministerio de Fomento a lo largo de toda esta legislatura, yendo incluso más allá de nuestras propias responsabilidades o competencias, siendo abanderado de los navieros frente a otros departamentos y organizaciones. En este sentido quiero recordar nuestras gestiones con el Reino de Marruecos que dieron como fruto dos nuevas líneas marítimas para navieras españolas y el protocolo firmado con Argelia pendiente de ratificar”. “En todo caso”, finalizó, “vamos a seguir trabajando, a seguir apoyando al sector y a cumplir con las obligaciones y responsabilidades que nos han sido encargadas”.



▲ El buque de alta velocidad "Millenium", atracado en el puerto de Barcelona.

Contrato de Acciona Trasmediterránea y Navantia

Construcción de tres buques ro-ro

CONSTRUCTION OF THREE RO-RO VESSELS

Summary:

The President of Acciona Trasmediterránea, Juan Sáez Elegido, and the President of Navantia, Juan Pedro Gómez Jaén, have signed a contract to build a third ro-ro vessel after the two that were commissioned during 2006. These last contract contemplated the purchase option of other units. These are a special type of vessels (roll on/ roll off) conceived to sail the sea highways transporting rolling stock, a business line that Acciona Trasmediterránea is promoting by increasing the offer between Vigo and Saint Nazaire (France) to transport 150,000 vehicles and 25,000 trucks a year, helping to decongest terrestrial road traffic between both countries.

El presidente de Acciona Trasmediterránea, Juan Sáez Elegido, y el presidente de Navantia, Juan Pedro Gómez Jaén, han firmado un contrato para la construcción de un buque ro-ro, que se suma a los dos que se rubricaron en 2006, y en cuyo contrato ya se había contemplado la opción de compra de otras unidades. Estos buques están concebidos para operar en las autopistas del mar, un negocio por el que apuesta Acciona Trasmediterránea que acaba de incrementar su oferta entre Vigo y Saint Nazaire (Francia) para transportar 150.000 vehículos y 25.000 camiones al año que se retiran del tráfico de las redes viarias entre los dos países.

Características. Este buque ro-ro, cuya misión es el transporte de carga rodada, será construido por Navantia en los astilleros de la bahía de Cádiz y supone una carga de trabajo de 900.000 horas.

Las características principales son:

- Eslora, 209 m.
- Manga, 26,5 m.
- Puntal a cubierta tres, 9,6 m.
- Calado, 7 m.
- Velocidad en servicio, 26 nudos.
- Carga, 210 plataformas de 31 toneladas.

La construcción de este buque se realizará en un período de 36 meses, por consiguiente la entrega tendrá lugar en mayo de 2010. Mientras que las entregas de los otros dos tendrán lugar en noviembre de 2008 y abril de 2009. Este contrato engrosa

la cartera de pedidos de Navantia, que ronda en la actualidad los 5.800 millones de euros y reafirma la plena ocupación de sus astilleros.

Acciona Trasmediterránea cuenta con una flota operativa de 30 buques que la sitúan entre las mayores navie-

ras europeas. La compañía acaba de incorporar tres nuevos buques de alta velocidad y en septiembre lo hará un catamarán de nueva construcción. La compañía conecta la Península con Baleares y Canarias, Ceuta y Melilla, además de hacer líneas internacionales con Argelia, Francia y Marruecos.

Última generación. Uno de los aspectos a destacar de estos nuevos buques de Acciona Trasmediterránea Roll-on-Roll-off, de última generación, es su adecuación a las normativas y protocolos en vigor más exigentes en relación con la seguridad y la preservación ambiental (pinturas ecológicas libres de estaño, motores diseñados para bajas emisiones de NOX y bajo consumo específico de combustible y lubricante, economizadores gases escape, agentes refrigerantes ecológicos, plantas potabilizadoras, depuradoras de aguas residuales, alumbrado de bajo consumo, bajas emisiones acústicas, cierres hidráulicos ecológicos...).

Asimismo, los nuevos buques están diseñados para prestar servicios dentro del concepto de autopistas del mar que constituye uno de los ejes de desarrollo de Acciona Trasmediterránea, siguiendo los criterios de desarrollo y sostenibilidad hacia los que están orientadas las compañías de Acciona. Estos buques podrán hacer dos rotaciones semanales en rutas entre 700 y 800 millas náuticas o, alternativamente, una rotación semanal en rutas de 1.500 millas, disponiendo de la mayor capacidad de carga rodada del mercado. Por último, destacar que son los buques de carga rodada de alta velocidad mayores que se están construyendo en la actualidad, con gran capacidad de maniobra por sus propulsores laterales y timones articulados.

Línea Vigo-Saint Nazaire. La línea Vigo-Saint Nazaire se convierte en una alternativa para los transportistas. Acciona Trasmediterránea ha ampliado, de tres a cuatro, las salidas semanales en cada sentido en la autopista del mar entre Vigo y Saint Nazaire (Francia), ampliando su oferta para transportar 150.000 vehículos y 25.000 camiones al año que se retiran del tráfico de las redes viarias entre los dos países. La medida es fruto del acuerdo alcanzado con Gefco, filial logística del Grupo PSA, para reforzar la colaboración que comenzó hace dos años entre ambas compañías en el transporte de vehículos y componentes del Grupo PSA Peugeot Citröen. Asimismo, Acciona Trasmediterránea ofrece esta nueva ruta de alta velocidad y alta frecuencia a los transportistas que operan entre el noroeste peninsular y las regiones nor-atlánticas francesas.

Acciona Trasmediterránea apuesta por las autopistas del mar como modelo de transporte de mercancías para contribuir a la conservación del medio ambiente y descon-

La compañía ha reforzado la autopista del mar Vigo- Saint Nazaire

gestionar las grandes redes viarias europeas. En este caso, la autopista del mar entre Vigo y Saint Nazaire permite hacer en 28 horas de navegación las 500 millas de navegación equivalentes a 900 kilómetros, en vez de los 1.400 kilómetros de carretera que separan ambas ciudades.

Las salidas se realizan cuatro días a la semana (lunes, miércoles, jueves y sábado) desde Vigo, y otros cuatro (lunes, martes, jueves y viernes) desde la costa noroeste francesa, con dos de los mayores buques de carga rodada de la compañía, los super-fast “Andalucía” y “Levante”, respondiendo así al crecimiento de la factoría del Grupo PSA Peugeot Citröen en Vigo.

12.000 plazas diarias en las comunicaciones con Baleares. Coincidiendo con la entrada de la temporada alta, Acciona Trasmediterránea refuerza sus salidas con una media de más de 12.000 plazas diarias

en las comunicaciones con Baleares y conexiones directas en buques de alta velocidad a todas las islas. Desde Barcelona hay conexiones rápidas a Ibiza y Palma de Mallorca, desde Valencia a Ibiza y Palma de Mallorca, y entre Ibiza y Palma; y a partir del 15 de junio comienzan también las conexiones con alta velocidad desde Barcelona a Mahón y desde Alicante a Ibiza con posibilidad de conectar hasta Palma. Asimismo, la compañía opera a lo largo del verano con su programación habitual en superferries y ferries con las islas desde Barcelona y Valencia, con salidas diarias a Palma de Mallorca desde Barcelona y Valencia y tres conexiones semanales desde Barcelona a Ibiza y cuatro conexiones también semanales a Mahón.

Este verano, además, la compañía cuenta con su propio operador, Acciona Travelling, que ofrece paquetes turísticos basados en barco ida y vuelta más alojamiento en los destinos, con posibilidad de añadir excursiones para aquellos clientes que así lo deseen. La programación está en marcha desde primeros de año y está dirigida a todos los destinos donde opera la compañía y sus alrededores. Según sus responsables, “una de las ventajas que ofrece viajar en barco es poder llevar el coche propio, para desplazarse en vacaciones en absoluta libertad y descubrir paisajes y destinos a los que de otra forma no se llegaría. Esta es una forma habitual de viajar en países del norte de Europa que ahora comienza a ponerse de moda también en nuestro país: embarcar el coche en vacaciones”.



▲ El presidente de Acciona Trasmediterránea, Juan Sáez Elegido, a la derecha, saluda al presidente de Navantia, Juan Pedro Gómez Jaén, tras la firma del acuerdo para la construcción de los buques ro-ro. En el centro, el vicepresidente de la Sepi, Federico Montero Hita

VDR

Voyage Data Recorder

FURUNO®

VR-3000

S-VDR

Simplified Voyage Data Recorder

VR-3000S

Unidad compacta diseñada para ahorrar espacio en su instalación y con una configuración de sistema flexible para adaptarse a una variedad de buques



Los registradores FURUNO VDR/S-VDR son capaces de recopilar una serie de datos de la travesía, correspondientes a las últimas 12 horas, mediante su interface con los equipos de navegación a bordo, cumpliendo estrictamente con las normas IMO e IEC. Al constituir una fuente de información para la investigación de siniestros marítimos, y también una referencia para la prevención de futuros siniestros, el equipo FURUNO VDR/S-VDR contribuye a la seguridad marítima.

- ▶ **VR-3000:** Cumple con las normas IMO A861(20), IEC 61996 e IEC 60945.
- ▶ **VR-3000S:** Cumple con las normas IMO MSC.163(78), IEC 61996-1/2 e IEC 60945.
- ▶ Ahorro de espacio en su instalación gracias a su Unidad de Captación de Datos compacta.
- ▶ Unidad de Registro de Datos a elegir entre una cápsula de protección fija o una flotante (VR-3000S).
- ▶ El software Live Player permite tanto la comprobación de datos en tiempo real como la reproducción posterior de los datos en un PC.

ELCANO: Compromiso de fiabilidad y eficacia en el transporte marítimo



Flota Grupo Elcano

Lauria Shipping, S.A. (Madeira)

Nombre	Tipo Buque	TPM	GT
Almudaina	Petrolero	147.067	77.477
Castillo de San Pedro	Bulkcarrier	73.204	38.513
Castillo de Vigo	Bulkcarrier	73.236	38.513
Castillo de Arévalo	Bulkcarrier	61.362	33.834
Castillo de Belmonte	Bulkcarrier	153.750	82.041
Castillo de Simancas	Bulkcarrier	153.750	82.041
Castillo de Gormaz	Bulkcarrier	153.572	81.325
Castillo de Catoira	Bulkcarrier	173.586	89.659
Castillo de Valverde	Bulkcarrier	173.764	89.659

Empresa de Navegação Elcano, S.A. (Brasil)

Nombre	Tipo Buque	TPM	GT
Castillo de San Jorge	Bulkcarrier	173.365	90.633
Castillo de San Juan	Bulkcarrier	173.365	90.633
Castillo de Soutomaior	Bulkcarrier	75.497	40.512
Castillo de Montalbán	Bulkcarrier	75.470	41.211
Castillo de Olivenza	Bulkcarrier	47.314	27.123
Castillo de Guadalupe	Bulkcarrier	47.229	28.330

Elcano Product Tankers 1, S.A. (España)

Nombre	Tipo Buque	TPM	GT
Castillo de Monterreal	Product / Tanker	29.950	21.682

Elcano Product Tankers 2, S.A. (España)

Nombre	Tipo Buque	TPM	GT
Castillo de Trujillo	Product / Tanker	30.583	21.600

Empresa Petrolera Atlántica, S.A., (ENPASA) (Argentina)

Nombre	Tipo Buque	TPM	GT
Recoleta	Oil Tanker	69.950	42.014

Elcano Gas Transport, S.A. (España)

Nombre	Tipo Buque	M ³	GT
Castillo de Villalba	LNG	138.000	93.450



Empresa
Naviera
Elcano, S.A.

José Abascal, 2-4 • 28003 MADRID
Teléfono: 915 36 98 00 • Fax: 914 45 13 24
Télex: 27708 ENEM E • 44722 ENEM E



▲ La ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, y el ministro francés de Transportes, Equipamiento, Turismo y Asuntos Marítimos, Dominique Perben, al final del encuentro en el que se procedió en París a la creación de la Comisión Intergubernamental hispano-francesa, el 3 de julio de 2006, cuyo encargo, entre otros, es el de proponer una selección de proyectos de autopistas del mar sobre la fachada atlántica de ambos países, proyecto que ahora ha salido a concurso.

Con el fin de reducir la circulación en los ejes de carretera saturados

España y Francia convocan un concurso para la creación de las autopistas del mar

SPAIN AND FRANCE CALL FOR TENDERS FOR THE CREATION OF SEA HIGHWAYS

Summary:

The Minister of Public Works and Development, Magdalena Álvarez Arza, and her French counterpart, Dominique Perben, minister of Transport and Infrastructures, Tourism and the Sea, initiated on April 17th of this year, an invitation for tenders initiative to select one or several sea highways between Spanish and French ports facing the Atlantic sea- La Mancha-North sea in the framework of the last review session of the Trans-European Transportation Network.

La Ministra de Fomento, Magdalena Álvarez Arza, y su homólogo francés Dominique Perben, ministro de Transportes, Infraestructuras, Turismo y del Mar, han puesto en marcha, el 17 de abril de este año, un concurso, para la selección de una o varias autopistas del mar entre puertos españoles y puertos franceses de la fachada Atlántica-La Mancha-Mar del Norte, en el marco de la última revisión de la Red Transeuropea de Transporte.

La Comisión Intergubernamental hispano-francesa, creada el 3 de julio de 2006, tiene entre sus planes, uno de los cuales se ha puesto en marcha, la selección de una o varias autopis-

tas del mar entre puertos españoles y puertos franceses de la fachada Atlántica-La Mancha-Mar del Norte, en el marco de la última revisión de la Red Transeuropea de Transporte, aprobada en

abril de 2004, a la/s que se podrá otorgar una subvención pública para su establecimiento y explotación.

Objetivo. El objetivo de esta convocatoria es reducir la cir-

culación en los ejes de carretera saturados entre España y Francia, transfiriendo al modo de transporte marítimo una parte significativa del tráfico de vehículos pesados y remolques. Esta iniciativa



▲ Las empresas navieras designarán los puertos origen-destino, valorándose positivamente el que se involucre más de un puerto español.

hispano-francesa supone la primera actuación en el oeste de Europa de este concepto de autopista del mar de alta frecuencia y alta calidad de servicio.

Características. Las principales características del concurso son:

- La mejora de enlaces existentes o en la creación de nuevas líneas.
- Constituir servicios seguros, regulares, frecuentes, económicamente viables, y por tanto, de alta relación calidad/ precio.
- Convocar a sociedades mercantiles que integren a operadores portuarios y navieros. La incorporación en las sociedades de otros operadores vinculados con el

Los primeros proyectos podrían entrar en funcionamiento en 2008

sector se valorará positivamente en los criterios de selección de ofertas.

- Las empresas navieras designarán los puertos origen-destino de los servicios marítimos de la autopista del mar. Se valorará muy positivamente, en los criterios de selección de ofertas, el que se involucre más de un puerto español.

- La selección de la oferta adjudicataria se realizará sobre la base del volumen de tráfico transvasado de la carretera al mar, de la calidad del proyecto y de los resultados económico-financieros,

en particular, el volumen de la subvención solicitada.

Subvención. La subvención a otorgar está limitada por lo dispuesto en las Directrices comunitarias para ayudas de Estado al transporte marítimo. No obstante, España y Francia realizarán gestiones con la Comisión Europea para que los proyectos seleccionados puedan alcanzar los límites y plazos definidos en el programa Marco Polo II.

El importe máximo de la subvención será de 15 millones de euros por cada autopista del mar, por lo que se

refiere a la aportación del Estado español. En cuanto a la aportación del Estado francés, el presupuesto de 2007 de la Agencia de Financiación de Infraestructuras de Transporte de Francia (AFITF) incluye la programación de 41 millones de euros para el conjunto de las autopistas del mar y para la ayuda a la puesta en servicio de las líneas marítimas de corta distancia.

Es intención de los Ministerios de España y Francia que puedan seleccionarse una o varias autopistas del mar a finales de 2007, y se pongan en marcha durante 2008, una vez que se cubran los trámites establecidos por la normativa nacional en España y Francia.



▲ Entre las normas técnicas aprobadas destaca el importante avance en la simplificación de la documentación necesaria para la navegación de estos buques.

Más de 40.000 marineros y 13.000 buques se beneficiarán de la nueva normativa

El Gobierno mejora la seguridad de los pesqueros menores de 24 metros

THE GOVERNMENT IMPROVES THE SAFETY OF FISHING VESSELS UNDER 24 METERS

Summary:

The Council of Ministers has approved a Royal Decree establishing the safety and prevention of pollution regulations that all fishing vessels under 24 meters having a deck, a partial deck or no deck flying the Spanish flag must now comply with. More than 40,000 seamen and 13,000 vessels will benefit from this new legislation.

El Consejo de Ministros ha aprobado un Real Decreto por el que se determinan las normas de seguridad y prevención de la contaminación a cumplir por todas las embarcaciones pesqueras con cubierta, cubierta parcial y sin cubierta, abanderadas en España, con eslora inferior a 24 metros. Más de 40.000 marineros y 13.000 buques se verán beneficiados por la nueva normativa.

Normas. Las normas técnicas hacen referencia a:

- Construcción, integridad de estanqueidad y equipo de amarre y fondeo.
- Estabilidad y francobordo.
- Instalaciones de máquinas.
- Instalaciones eléctricas.
- Prevención y extinción de incendios y equipos contraincendios.
- Dispositivos de salvamento y protección de la tripulación.
- Seguridad de la navegación.
- Prevención de la contaminación.
- Certificados.

Entre todas ellas destaca el importante avance en la simplificación de la documentación para estos buques. Hasta ahora se necesi-

taban tres certificados diferentes, cuyas fechas de caducidad pueden hasta no coincidir. El nuevo Reglamento establece, siguiendo el sistema existente en los buques de más de 24 metros, un único Certificado



▲ Después del acuerdo para mejorar la seguridad de los pesqueros de los Ministerios de Fomento, Trabajo y Asuntos Sociales y el de Agricultura, Pesca y Alimentación, la Dirección General de la Marina Mercante elaboró el reglamento que ahora ha aprobado el Consejo de Ministros.

de Conformidad, que sustituye a los existentes.

Además, introduce también el concepto de autocertificación que con carácter anual debe realizar el patrón de la embarcación, por lo que de alguna forma el patrón se responsabiliza del equipamiento existente a bordo y de su correcto funcionamiento, así como de la no realización de alteraciones o reformas en el buque.

Asimismo cabe señalar que este Reglamento va a afectar a una cifra muy importante tanto en lo que se refiere a marinos cuya cifra supera los 40.000 así como a los buques, del orden de los 13.000. Por ello constituye un hito clave y esencial en el proceso de la mejora de la seguridad de la actividad de la pesca en España.

El patrón de la embarcación se responsabilizará del equipamiento existente a bordo y de su correcto funcionamiento

Acuerdo de tres Ministerios.

Es sabido que la actividad pesquera en nuestro país ha tenido tradicionalmente una gran dedicación e importancia económica, además de ocupar una posición de liderazgo en el mundo. La Unión Europea publicó una directiva, la 97/70/CE, por la que se determinaban las normas de seguridad para los buques pesqueros mayores de 24 metros. España traspuso, por los correspondientes Reales Decretos, la citada Directiva y otra posterior con modificaciones.

Sin embargo, la mayor parte de la actividad pesquera en España se lleva a cabo en buques pesqueros inferiores a 24 metros. Para este sector la normativa era dispersa, incompleta y necesitada de una actualización.

Este motivo impulsó al Gobierno a que en la reunión del Consejo de Ministros celebrado el 29 de abril de 2005, dispusiera la publicación de un Acuerdo por el que se establecían actuaciones conjuntas entre el Ministerio de Fomento, el Ministerio de Trabajo y

Asuntos Sociales y el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación para mejorar la seguridad de los buques pesqueros.

Entre las medidas contempladas se encontraba “el análisis y fomento de medidas tendentes a mejorar la seguridad de los buques pesqueros”, lo que exigía la confección de un Reglamento para los buques pesqueros de menos de 24 metros, que la Dirección General de la Marina Mercante ha elaborado con la mayor urgencia posible y que está referido al ámbito de su competencia, es decir, a los aspectos de la seguridad y de la prevención de la contaminación, que mediante Real Decreto ha aprobado el Consejo de Ministros.



▲ XVI Pleno de Aetinape en Bermeo. De izquierda a derecha, el subdirector general de Flota Pesquera y Formación del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Miguel Ángel Barrios; el presidente de la Autoridad Portuaria del puerto de Pasajes, José Ignacio Espel, y el presidente de la Asociación, José Manuel Muñiz.

XIV Pleno de Aetinape en Bermeo

El reto del relevo generacional marítimo-pesquero

THE CHALLENGE OF GENERATIONAL RENEWAL FACED BY THE MARITIME-FISHING FLEET

Summary:

Generational renewal, safety and training are the main challenges faced by the Spanish fishing fleet, according to Miguel Angel Barrios, General Deputy Director of the Fishing Fleet and Training Department of the Central Government, as he addressed the XIV Plenary Meeting of the Nautical-Fishing Graduates (AETINAPE). Mr. Barrios participated in the biannual meeting of the organization accompanied by its President, José Manuel Muñiz; the Basque Councilman for Fishing Affairs; Gonzalo Sáenz de Samaniego; the Director General of the Instituto Social de la Marina, Pilar López-Rioboo; the Head of Maritime Safety of the Spanish Merchant Marine, Francisco Suárez-Llanos, and the Mayor of Bermeo, Juan Karlos Goienetxea, who welcomed the participants and expressed how the fishing trade was a "courageous and dangerous endeavour".

Renovación generacional, seguridad y formación son los principales retos de la pesca española según reveló en el XIV Pleno de la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros (Aetinape) el subdirector general de Flota Pesquera y Formación del Gobierno Central, Miguel Ángel Barrios, que participó en la reunión bianual de la organización acompañado de su presidente, José Manuel Muñiz; el consejero vasco de Pesca, Gonzalo Sáenz de Samaniego; la directora general del Instituto Social de la Marina, Pilar López-Rioboo; el responsable de Seguridad Marítima de la Marina Mercante española, Francisco Suárez-Llanos, y el alcalde de Bermeo, Juan Karlos Goienetxea, quien dio la bienvenida a los participantes, calificando la actividad pesquera de "valiente y arriesgada".

El presidente de Aetinape, José Manuel Muñiz, abogó por una profesión marítimo-pesquera mejor pagada de lo que está en la actualidad, única forma de ganar adeptos en las escuelas para convertirlos en

futuros técnicos en la perspectiva de una profesión polivalente e integrada que logre superar los actuales estancos de pesca y marina mercante.

Habló también de la necesaria mejora de los proce-

sos administrativos y la coordinación entre departamentos del Estado y Comunidades Autónomas con la creación de una Ventanilla Marítima Única, una tradicional demanda del sector. "La integración o coordina-

ción de las distintas familias institucionales relacionadas con las actividades marítimas, nucleadas sobre todo en torno a los ministerios de Agricultura, Fomento, Trabajo, Asuntos Sociales y Comunidades Autónomas, con-

tinúa siendo una asignatura pendiente”, añadió.

Apostó “por una profesión polivalente entre pesca y marina mercante, integrada y razonablemente concebida, que abarque todas las ocupaciones marítimas especializadas, lo cual quiere decir que debemos poner punto final a las visiones estrechas, interesadas y corporativas de quienes quieren frenar la lógica evolución de los tiempos”.

Sostenibilidad

El consejero vasco de Pesca, Gonzalo Sáenz de Samaniego, describió un panorama optimista de este sector en su Comunidad tras la reducción en un 30 por 100 ocurrida en las últimas décadas, y se mostró especialmente satisfecho de la edad media de los buques (13 años), conseguida últimamente, lo que equivale a lograr una mayor seguridad y confort a bordo. También destacó la gran importancia que el sector tiene en relación a su dimensión cultural para las comunidades litorales y el escaso relevo generacional que también se registra en Euskadi.

Expuso los cinco puntos cardinales de la pesca vasca para el futuro: ajustar la capacidad de la flota a la dimensión de la pesca; afrontar los retos de conservación del medio marino, minimizando el impacto ambiental pesquero; conseguir una flota moderna, competitiva y segura; diversificar las explotaciones y recursos para dar más valor a los productos, y por último, potenciar la pesca artesanal fomentando las buenas prácticas en las zonas donde

este subsector tiene una mayor importancia.

Integrar a los emigrantes

El presidente del puerto de Pasajes, José Ignacio Espel, situó el asunto de la reconversión pesquera y la “falta de vocaciones” para hacerse a la mar, en una perspectiva de desarrollo social: “En procesos de evolución económica y social hay sectores que caen, como la minería, la agricultura y la pesca, donde los inmigrantes ocupan el lugar que antes ocupaban los habitantes del litoral, a quienes tenemos que formar para convertirse en buenos técnicos de pesca para mandar buques”, mientras a los inmigrantes “tenemos que formarles para que se conviertan en buenos marineros”.

Es partidario de un incremento de los salarios, “ya que tienen que ser competitivos con los de tierra, habida cuenta de las ventajas comparativas de éstos”. Situó también la apuesta del sector público en agilizar los centros educativos relacionados con el mar y la pesca. Apoyó la decisión vasca de crear una sociedad anónima pública en la que se integren las escuelas para ganar flexibilidad.

Tecnología y formación

El subdirector general de Flota Pesquera y Formación, del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Miguel Ángel Barrios, detalló la línea de ayudas para mejorar los equipamientos de los buques pesqueros en materia de seguridad, ya que es necesario incorporar nue-

Marina Mercante anunció la simplificación de las profesiones marítimo-pesqueras

vas tecnologías como el GPS o nuevas generaciones de radiobalizas para facilitar la localización de los siniestros. Una política que se complementará con el incremento de las inspecciones.

En cuanto al relevo generacional, Pesca, “quiere facilitar la mayor formación posible a los profesionales españoles para que puedan competir por los mejores puestos directivos de la pesca y hacer frente con éxito a los trabajadores procedentes de otros países, cuya integración también se debe facilitar con las mayores garantías. La formación marítimo-pesquera se está llevando a cabo de manera permanente y coincide con los objetivos de Aetinape”.

Hizo un llamamiento a favor de la pesca responsable como respuesta a los pocos pero muy notorios incidentes de pesca ilegal, de forma muy especial en buques con banderas de conveniencia. Por último, anunció que su departamento se mostrará muy exigente con los profesionales procedentes de otros países, especialmente con sus niveles de formación, extremo que redundará directamente en los niveles de seguridad marítima.

Reformas

El subdirector general de Seguridad Marítima y Contaminación de la Dirección General de la Marina Mercante, Francisco Suárez-Llanos, ofreció una amplia exposición de la red de recursos, infraestructuras y equipamientos de la Dirección General para la seguridad, el salvamento marítimo

y la lucha contra la contaminación.

Anunció la ansiada simplificación de los reglamentos que regulan las profesiones marítimas, tanto en lo relativo a las titulaciones de puente como a las de máquinas, disciplinas por las que habrá una titulación a nivel de altura y otra de litoral, aumentando asimismo las atribuciones de los titulados náutico-pesqueros. También se lamentó de la excesiva lentitud del proceso, que lleva años abierto.

Cursos

La nueva **directora general del Instituto Social de la Marina, Pilar López-Rio-boo**, anunció una mayor coordinación de los recursos relacionados con la atención sanitaria, la simplificación de los reconocimientos previos al embarque y la necesidad de vigilar entre todos la actualización de los botiquines de a bordo, que muchas veces se quedan obsoletos y cuando se descubre ya es tarde.

En cuanto a la formación que promueve su organismo, relacionada con la prevención de la seguridad, anticipó la celebración de cursos adaptados a los horarios y los lugares que resulten idóneos para la profesionalización del sector, si es necesario ocupando horas de paradas programadas, dedicando los fines de semana a ello sólo en ocasiones excepcionales. Quiso ofrecer su visión sobre el efecto inmigratorio en la pesca, abogando por su integración total, lo que incluye las mismas condiciones de salud.

“Es necesaria una Ventanilla Marítima Única”: José Manuel Muñiz, presidente de Aetinape



Lubmarine

**REPSOL
YPF**



*En puerto sólo elegimos lo mejor.
Servicio local, tecnología global.*

LUBRICANTES PARA MOTORES MARINOS Y DE COGENERACIÓN

*Calidad de servicio a costes competitivos
en más de 70 países y 700 puertos.*

ATENCION AL CLIENTE
901 111 999

Repsol YPF Lubricantes y Especialidades, S.A.
Edificio Tucumán
Glorieta Mar Caribe, 1
28043 Madrid
lubmarine.com
repsolypf.com



RIBADEO

Muelle de Mirasol, 9
27700 RIBADEO - Lugo
Tel.: 982 130 923
Fax: 982 130 924
ribadeo@perestorresmaritima.com

SAN CIPRIAN

Puerto Aluminio s/n
27890 SAN CIPRIAN - Lugo
Tel.: 982 596 023
Fax: 982 596 029
Tellex: 82015 Petoc e
sciprian@perestorresmaritima.com

CARDÑO

Avda. Fraga Iribarne, 43 - 1
15360 CARDÑO - La Coruña
Tel.: 981 420 188
Fax: 981 405 790
Tellex: 85522 Petoc e
carño@perestorresmaritima.com

FERROL

Muelle comercial, s/n
15401 FERROL - A Coruña
Tel.: 981 358 272 / 902 200 102
Fax: 981 353 436
Tellex: 85522 Petoc e
ferrol@perestorresmaritima.com

A CORUÑA

Pub. de Serv. Explotac. 1 PL
Muelle de San Diego
Puerto de A Coruña
15006 A CORUÑA
Tel.: 981 294 388
Fax: 981 284 062
Tellex: 82329 Petoc e
laconua@perestorresmaritima.com

MARÍN

Muelle comercial, s/n
36900 MARÍN - Pontevedra
Tel.: 986 838 057 / 902 238 857
Fax: 986 880 382
marin@perestorresmaritima.com

VIGO

Luis Taboada, 15-3
36201 VIGO - Pontevedra
Tel.: 986 447 601
Fax: 986 431 430
vigo@perestorresmaritima.com



PÉREZ TORRES MARÍTIMA SL

CONSIGNATARIOS DE BUQUES - OPERADORES PORTUARIOS
TRANSITARIOS - ESTIBADORES - FLETAMENTOS - ADUANAS

LOGISTICS WITH CARE

www.pereztorresmaritima.es





▲ Una vez evacuados los heridos, el buque polivalente de Salvamento Marítimo "Don Ina" acabó con el fuego declarado en la sala de máquinas del barco figurativo "Super-Fast Andalucía" de Acciona Trasmediterránea.

Cubiertos los principales objetivos

Tecnología y voluntad en lucha contra la contaminación

TECNOLOGY AND THE WILL TO FIGHT MARINE POLLUTION

Summary:

Vessels equipped with state of the art technology sailing along fishing vessels. Specialized teams and local involvement, a perfect combination for a rapid and efficient response before a potential spill in coastline waters. The last annual exercise carried out in Vigo by the General Directorate of the Merchant Marine, the Maritime Search and Rescue Service, and the Ministry of Public Works and Development with the participation of the Xunta de Galicia and other organizations. diversos organismos brought once again into relief the importance of coordination and planning in this area.

Buques con la más alta tecnología junto a embarcaciones de pesca. Equipos especializados y movilización local, una combinación perfecta para una respuesta rápida y eficaz ante un eventual vertido en las costas. El último ejercicio anual realizado en Vigo por la Dirección General de la Marina Mercante, Salvamento Marítimo del Ministerio de Fomento y con la participación de la Xunta de Galicia y diversos organismos. Se puso de manifiesto, una vez más, la importancia de la coordinación y la planificación.

“Vigo 2007” es el noveno ejercicio nacional de entrenamiento que realiza el Ministerio de Fomento a través de la Dirección General de la

Marina Mercante y de Salvamento Marítimo, en coordinación con las Comunidades Autónomas y otros organismos e instituciones. Detrás quedaron otros simulacros,

desde el primero en Cádiz en 1997, hasta el más cercano de Gijón el pasado año. Toda una trayectoria y aprendizaje que se ve ahora incrementada gracias a los nuevos medios

ya operativos derivados de la ejecución del Plan Nacional de Salvamento 2006-2009.

“En todos los ejercicios realizados, salvo algunos pequeños desajustes debidos a

la complejidad de la coordinación con los organismos de las Comunidades Autónomas responsables de la respuesta en la costa, se han cubierto los objetivos y se ha ido mejorando sensiblemente en la coordinación de los medios involucrados”, se afirma desde la **Dirección General de Marina Mercante**.

Esa mejora se puso a prueba, una vez más, en el ejercicio 2007, desarrollado entre el 24 y el 26 de abril. El entorno elegido fue Vigo con el objetivo de poner a prueba el grado de coordinación del **Plan Nacional de Contingencias por Contaminación Marina Accidental** activado por el Ministerio de Fomento y el recientemente aprobado **Plan Territorial de Contingencias por Contaminación Marina** de la Xunta de Galicia.

Tras una jornada de presentación el día previo, fue a las nueve de la mañana del 25 de abril cuando el “**Super-Fast Andalucía**”, de **Acciona-Trasmediterránea**, ocupaba su lugar en el operativo y simulaba ser un buque mercante procedente de Palermo que tocaba fondo durante su aproximación en entrada a la ría de Vigo por la bocana sur, embarrancando en los bajos situados al sureste de las islas Cíes.

Como consecuencia, una explosión en la sala de máquinas que produce un **incendio** y el buque queda a la deriva, sin máquina ni timón, mientras prosigue con la arrancada que tenía en dirección nordeste adentrándose en la ría. Además, se produce un **derrame de hidrocarburos al mar**, parte del cual amenaza la costa.

Inmediatamente comienza el operativo, y se activan en primer lugar los dispositivos de salvamento. El helicóptero “**Pesca 1**” de la **Xunta de Galicia** se encarga de evacuar a los cinco ‘heridos’

Se puso a prueba la coordinación entre el Plan Nacional de Contingencias del Ministerio de Fomento y el Plan Territorial de la Xunta de Galicia

con quemaduras y contusiones hasta una zona donde ya se ha establecido un dispositivo de atención sanitaria de transporte a un hospital; tarea en la que participaron **Cruz Roja**, el **061** y **Protección Civil**.

Una vez evacuados, el “**Helimer Galicia**” de **Salvamento Marítimo** traslada a bordo a tres técnicos y al jefe de bomberos de Vigo para realizar una primera evaluación técnica, determinando que el accidente ha afectado a los tanques verticales de consumo diario del buque y constatando un vertido de unas 100 toneladas de fuel-oil al agua.

Por su parte, la **Célula de Medio Ambiente** de Salva-

mento Marítimo recoge toda la información disponible sobre las características del vertido, así como otros datos de interés medioambiental, manteniendo constantemente informado al Centro de Coordinación de Operaciones en la Mar (Cecomar).

Sincronización

Para acabar con el fuego declarado en la cámara de máquinas se moviliza al buque de **Salvamento Marítimo**, “**Don Inda**”, con base en Corcubión, cuyos cañones contra incendios alcanzan una distancia de 160 metros y 70 metros de altura. Este buque polivalente es uno de los mejores de Europa desti-

nado a labores de lucha contra la contaminación, salvamento y rescate y se incorporó a finales de 2006 en Galicia, gracias a la inversión contemplada en actual el Plan Nacional de Salvamento.

Junto al “**Don Inda**”, un equipo de bomberos de Vigo se traslada a bordo de un remolcador de puerto hasta el buque siniestrado; todo ello bajo la vigilancia de la “**Salvamar Mirach**”, que permanece en alerta en las proximidades para evacuar a los equipos.

En un esfuerzo de sincronización de medios y actores, entra en juego el “**Sebastián O’Campo**”, de la **Xunta de Galicia**, que junto a un remolcador del puerto de Vigo intenta controlar al buque accidentado para evitar su deriva a la costa.

Pero no sólo se movilizan los medios en el mar, sino también al avión de **Salvamento Marítimo** “**Serviola Tres**” –aeronave que ha sido



▲ El operativo de rescate comienza con la evacuación de cinco heridos, que corre a cargo del helicóptero “Pesca 1” de la Xunta de Galicia. Luego, el “Helimer Galicia” de Salvamento Marítimo trasladaría a los técnicos que realizarían la evacuación técnica del buque siniestrado.



▲ En el esfuerzo de sincronización es muy importante la participación, no sólo de las unidades aéreas y marítimas, sino la incorporación reciente de aviones adaptados a las labores de búsqueda de náufragos y seguimiento de manchas o derrames.

sustituida por el “Rosalía de Castro”, de nueva construcción y especialmente adaptado a las labores de búsqueda de náufragos, patrulla y seguimiento de manchas–; así como a un avión del Servicio Aéreo de Rescate del Ejército del Aire (SAR). Ambos aparatos realizan una primera exploración aérea para evaluar la extensión y deriva de la contaminación. Las exploraciones contaron, como ya se hizo en la anterior edición del ejercicio nacional en Gijón, con un control aéreo móvil a cargo del SAR que dio excelentes resultados, descargando de esta tarea al control aéreo civil del aeropuerto de Vigo.

“La incorporación de aviones propios dotados de alta tecnología de detección electrónica hará mucho más efectivos los resultados de los ejercicios y, por supuesto, la detección de contaminaciones operacionales en casos reales”, confirman

los responsables del ejercicio.

Mientras, dos patrulleras del Servicio Marítimo de la

Un buque mercante, incendiado y a la deriva, produce un derrame de hidrocarburos

DERIVA DE LAS MANCHAS

El Servicio de Vigilancia Aduanera es el encargado de lanzar tres boyas y otros marcadores para el seguimiento de la deriva del hidrocarburo. **Intecmar** aportó dos balizas de deriva que transmiten en una frecuencia de teléfono móvil, y Salvamento Marítimo proporcionó otra, tipo **Argos** con GPS, cuyo seguimiento se efectúa a través de satélite.

Este control de la situación se complementa con la participación del **Grupo de Oceanografía Física de la Universidad de Vigo** (GOFUVI), que realizó tres salidas con una patrullera del Servicio de Vigilancia Aduanera y el buque oceanográfico “José María Navaz” –parte de la colaboración del Centro del **Instituto Español de Oceanografía** (IEO) de la localidad gallega– para obtener perfiles de temperatura y salinidad en la ría.

En el área de operaciones todos los medios se van acompasando para hacer frente a la emergencia, mientras la Unidad de Seguimiento y Predicción (USYP) –grupo asesor del Cecomar– gestiona y mantiene actualizada la información de las observaciones recibidas de los efectivos de reconocimiento, **realizando predicciones de la deriva de las manchas, y monitorizando los medios** de respuesta y las boyas de señalización.

Una vez procesada y analizada, esta información se distribuye al **Organismo Rector**, donde se ubica la sala de crisis y al departamento de prensa, que lleva a cabo la información en tiempo real a los medios de comunicación a través de la web: www.salvamentomaritimo.es Tras su publicación por medio de Internet, los datos retroalimentan todo el sistema de predicción.

MODELOS

Modelos que se emplearon durante el ejercicio:

Atmósfera:

- ❑ HIRLAM (modelo operativo en el Instituto Nacional de Meteorología).
- ❑ MM5 (modelo operativo en Meteo Galicia).

Corrientes:

- ❑ FOAM (modelo global operativo en el UKMO).
- ❑ ESEOAT (aplicación del modelo POLCOMS anidada en FOAM, desarrollada en ESE00 y operativa en Puertos del Estado).
- ❑ MOHID (aplicación del modelo desarrollado en ESE00, anidado en ESEOAT y operativo en Meteo Galicia).

Oleaje:

- ❑ WAM (predicción operativa en Puertos del Estado).

Predicción de manchas:

- ❑ Modelo TESEO (modelo de transporte de ESE00 forzado por vientos, corrientes y oleaje de ESE00).
- ❑ Mothy (modelo de transporte de MeteoFrance forzado por vientos de MeteoFrance).
- ❑ Oilmap (modelo de transporte forzado por vientos, y corrientes de ESE00).

Todos estos modelos, excepto el TESEO y el Oilmap, se ejecutaron en los respectivos centros y pusieron los datos a disposición de USYP vía Internet.

Evacuados los heridos, actúa el “Don Inda” con cañones contra incendios que alcanzan una distancia de 160 metros

Guardia Civil vigilan la zona alrededor del buque siniestrado para mantener libre el área, evitar el excesivo acercamiento de buques, y controlar el tráfico en el interior de la ría de Vigo. En tierra, la Policía local controla los accesos a los lugares donde se desarrolla la emergencia.

Participación

El 26 de abril, último día de ejercicio, se procede a simular la recogida del hidrocarburo derramado: de forma mecánica, con barreras, y en la costa. Para ello se despliegan los equipos de lucha contra la contaminación disponibles en la actual **base estratégica de Salvamento Marítimo** de A Coruña, que en

breve será sustituida por una de nueva construcción situada en Fene-Ferrol, de 18.000 metros cuadrados, lo que la convertirá en la mayor de España.

Pero no sólo se movilizó a los equipos especializados. En las labores de recogida del vertido se contó con miembros de la **Asociación Cons de Udra de Bueu** y de la **Cofradía de Cangas**. Una voluntad de coordinación y participación de todos los actores que se verían afectados más directamente en un supuesto accidente de estas características. Las embarcaciones auxiliares de acuicultura (bateiros) de Bueu combinaron sus esfuerzos con la más alta tecnología de recogida de vertidos de la que dispone el



▲ El esfuerzo de la población quedó patente al recoger el supuesto vertido con la técnica de configuración en V, mediante barrera current buster, por pescadores de la Cofradía de Cangas y un buque de la Xunta de Galicia.

La incorporación de aviones propios de Salvamento Marítimo hace más efectiva la detección de contaminantes

“Don Inda” (con una capacidad de 1.749,80 metros cúbicos, no existente en España hasta ahora).

Así, mientras el buque extendía sus brazos rígidos (*sweeping arms*), los bateeros desplegaban una barrera para la protección del polígono de bateas número 6 de Cangas. Esta fue posteriormente transferida al buque de la Xunta “Sebastián O’Campo” y al remolcador “Mahón” de la Armada, simulando así la recogida mecánica de contaminación en uno de los lugares en los que el efecto de la invasión de hidrocarburos hubiera sido crítico.

El esfuerzo de la población de la zona quedó también patente en la participación de los pescadores de la Cofradía de Cangas, que junto al buque “Serra do Caurel” de la Xunta ensayaron la recogida del vertido con la técnica de configuración en V, con barrera *current buster*.

Como afirman desde la Dirección General de la Marina Mercante, la participación de los pescadores, coordinada por el Servicio de Guardacostas de la Xunta de Galicia, supone “un valor añadido teniendo en cuenta su importante papel en sucesos reales, como el accidente

del “Prestige”. “La intervención de las embarcaciones de pesca supone una segunda línea de combate de la contaminación que complementa la labor realizada en alta mar por las unidades de Salvamento Marítimo y que permite una mayor protección de la costa”, concluyen.

Limpieza de la costa

Una vez evaluada la magnitud del derrame y determinada su deriva hacia la costa se organizaron las **operaciones de respuesta en la playa** de Liméns –la zona “afectada”-. Al haberse propuesto un simulacro basado en la contención del derrame se previó la posibilidad de sacrificar una zona de costa para evitar la llegada del hidrocarburo a las zonas más críticas, en este caso las bateas.

PLANES DE CONTINGENCIAS APROBADOS

Desde las primeras actuaciones se activó el Plan Territorial de Contingencias por Contaminación Marina de Galicia, aprobado en noviembre del año pasado, que permite una mejor respuesta. La labor realizada por la Administración marítima ha propiciado que en la actualidad cuatro Comunidades Autónomas tengan Planes aprobados por sus respectivos Parlamentos (**Cataluña, Murcia, Canarias y Galicia**) y dos se encuentren en avanzado estado de redacción (**Andalucía y Valencia**). En la mayoría de los casos estos Planes se han desarrollado con la asesoría técnica de la Dirección General de Marina Mercante y de Salvamento Marítimo.

El esquema de intervención en la playa organizó las zonas de limpieza y las de almacenamiento temporal del vertido recogido, que será más tarde trasladado a las plantas de tratamiento de residuos.

A la recogida manual se unieron a su vez los medios materiales: barreras selladoras para la contención del hidrocarburo en aguas poco profundas y en la orilla de la playa; barreras costeras que

se conectan con las anteriores, y recuperadores de producto en el agua (*skimmers*), provistos de bombas para la impulsión del producto hacia un tanque de almacenamiento temporal. Todos los esfuerzos combinados para evitar o minimizar el impacto de la contaminación en el litoral.

Begoña OLABARRIETA
(Fotos: Lucía PÉREZ LÓPEZ)

La base estratégica de Salvamento Marítimo de Fene-Ferrol se convertirá en la mayor de España



▲ En el ejercicio realizado en Vigo se ha cubierto el objetivo de coordinar la emergencia entre la Administración marítima española, responsable de las operaciones en la mar, que activa el Plan Nacional de Contingencias y los que tienen que dar respuesta en la costa, en este caso la Xunta de Galicia, que pone en marcha el Plan Territorial.



ZAMAKONA

ASTILLEROS ZAMAKONA S.A.



Construyendo Futuro



BILBAO - SAN SEBASTIAN (PASAIA) - ISLAS CANARIAS





▲ La embarcación de Salvamento Marítimo "Salvamar Spica" mantuvo una constante vigilancia en la zona del accidente para evitar posibles vertidos.

El "Mistral Express", en Melilla

Ejemplo de colaboración entre España y Marruecos

AN EXAMPLE OF COOPERATION BETWEEN SPAIN AND MOROCCO

Summary:

The rescue and refloating of the "Mistral Express", a Moroccan ferry that crosses daily from Almería to Nador, is an instance of the cooperation between the maritime authorities from Spain and Morocco. The operation coordinated, once approval was granted by the Melilla Marine Captaincy, between the General Directorate of the Merchant Marine, the Maritime Search and Rescue Service, representatives from the Kingdom of Morocco, the ship owner and all the technical crews participating was successful. After a complex operation the vessel was lifted and righted from where it had gone aground and once refloated made it to shore on its own

El salvamento y reflotamiento del "Mistral Express", canguro marroquí que realiza la línea diaria entre Almería y Nador, ha sido un ejemplo de colaboración entre las autoridades marítimas de España y Marruecos. La coordinación entre la Dirección General de la Marina Mercante, Salvamento Marítimo, responsables del Reino de Marruecos, la empresa armadora del buque y el resto de los equipos técnicos intervinientes, tras un plan aprobado por la Capitanía Marítima de Melilla, dio como resultado que el barco saliera de la varada, después de una compleja operación, para proceder por sus propios medios al puerto de destino.

El dique Sur de Melilla sirve de separación entre la zona de playas de esta ciudad y el contiguo puerto marroquí de Beni Enzar-Nador. Esta obra emerge y sirve de paseo peatonal y de vehículos en una longitud de

unos 700 metros, luego se prolonga bajo las aguas en forma de zapata escollera unos 300 metros más. Normalmente, los buques que entran y salen de Melilla no se acercan al dique Sur, pero los que van a Nador, sobre todo

al entrar, siguen una derrota paralela y próxima al mismo.

Varada

El 15 de febrero del año en curso, el "Mistral Express", canguro marroquí que reali-

za la línea diaria entre Almería y Nador, entraba en este puerto sobre las 16,30 horas. En esta ocasión desvió su rumbo ligeramente al este, de modo que cuando quiso enmendar y volver a la derrota correcta ya estaba sobre la

zapata escollera y varó. En ese momento, los prácticos de Melilla, que seguían la maniobra aunque les era ajena, dieron aviso telefónico al capitán marítimo de la Dirección General de la Marina Mercante y a la embarcación “Salvamar Spica”, de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, con base en esta ciudad. Pocos instantes después de producido el accidente se había activado el sistema de salvamento marítimo.

El intercambio fluido de información se demostró crucial para solucionar el accidente

no apreciando manchas de derrames. El “Mistral Express” estaba adrizado y no se movía, porque el tiempo y la mar eran buenos. Parecía que se encontraba simplemente fondeado.

En esos primeros momentos era esencial evaluar la situación y su posible evolución, para adoptar las necesi-

alta, y era razonable pensar que la escollera hubiera producido daños en el forro, se decidió enviar un equipo de buzos para ver el casco desde fuera, fotografiarlo y filmarlo, y a un equipo de marinos e ingenieros navales para inspeccionar el interior del buque: fondos, tanques, planos,

desembarcar a los pasajeros con sus equipajes de mano. Se empleó para ello la embarcación de salvamento marroquí “Annual”, que en menos de una hora los trasladó a Nador. En la bodega quedaron los turismos y semirremolques; también permaneció la totalidad de los tripulantes.

Todos los equipos y motores funcionaban perfectamente, estando las tomas de agua de refrigeración limpias, por lo que podían mantener su régimen de trabajo común. Durante la noche continuaron las tareas a bordo, alrededor del buque y en inmersión. En la Capitanía se mantuvieron turnos de guardia de 24 horas, con presencia durante el período nocturno del jefe de Seguridad Marítima.

Mientras tanto, los buzos descubrieron un desgarramiento en el forro del “Mistral Express” de medio metro cuadrado cerca del bulbo y comprobaron que la varada se encontraba aproximadamente a mitad de la eslora, descansado el buque sobre las rocas de la zapata del dique, de unos diez metros de anchura. Parecía posible que apopando el buque, esperando una nueva pleamar y con la ayuda de un remolcador potente, el “Mistral Express” podría ser reflotado, pero había que estudiar más la situación y sus pormenores. Estamos en las primeras horas del



▲ El primer intento de desembarancar el buque resultó insuficiente, por lo que la Capitanía Marítima de Melilla aprobó un plan de reflotamiento que finalizó con éxito y despertó una expectación inusual en la ciudad. El “Mistral Express” embarrancado era visible desde la playa y daba la impresión de flotar normalmente.

Unos minutos más tarde, el capitán del “Mistral Express” había comprobado que las posibles vías de agua no pasaban del doble fondo, que se encontraba indemne, por lo que realizó un primer intento de desembarancar por sus propios medios dando atrás toda y después con la asistencia de un remolcador de Nador, que resultó insuficiente.

La “Salvamar Spica”, mientras tanto, reconocía la zona, con el jefe de la Inspección Marítima de la Capitanía de Melilla a bordo: tomaron sondas alrededor del buque,

rias medidas de seguridad para los 89 tripulantes y 39 pasajeros, así como para prevenir la contaminación. Por tanto, se movilizaron el helicóptero de salvamento “Helimer Alborán”, que realizó una primera inspección aérea de la zona, y el remolcador “Remolcanosa Cinco”, ambos de Salvamento Marítimo, que llegarían al lugar a primeras horas de la madrugada.

Procedimiento

Como en el momento de la embarrancada la marea era

etcétera., todo ello en coordinación con el capitán del “Mistral Express”, la compañía armadora y las autoridades marítimas marroquíes.

El intercambio fluido de información entre estas instancias desde el primer momento y a lo largo de todo el salvamento se demostró crucial para escoger y poner en práctica el procedimiento más adecuado de reflotamiento.

Aunque nada hacía pensar en un peligro inminente, sobre las siete de la tarde se decidió, por su comodidad,

La compañía armadora reflotó el buque con un plan aprobado por la Capitanía Marítima de Melilla

Se simuló la maniobra completa de reflotamiento que todos comprendieron y aprobaron

PLENA COLABORACIÓN

De acuerdo con la normativa en vigor y la práctica al uso, la **compañía armadora era la responsable del reflotamiento** de su buque, por lo que contrató los servicios especializados de una empresa de salvamento, la cual comenzó a preparar un **plan para presentar en la Capitanía Marítima**. Los inspectores de la Administración española continuaron con su labor de comprobación minuciosa del estado de tanques, máquinas, equipos auxiliares, casco y estructuras.

Todo indicaba que los daños no impedirían la flotabilidad ni la maniobrabilidad del buque. Se mantenía un trabajo incesante, en un **ambiente de plena colaboración entre los diferentes agentes**, con una diligencia sosegada, sin prisas ni pausas: no había peligro inminente, pero convenía a todos hacer bien y pronto el salvamento.

día 16, siguiente al accidente. Han pasado unas 18 horas desde el mismo.

Plan

A lo largo de los días 17 y 18, la empresa de salvamento presentó en la **Capitanía Marítima de Melilla** un **plan previo de reflotamiento**, contemplando una serie de medidas que ya habían sido previstas por los funcionarios españoles; las principales:

- Necesidad de apopar el “Mistral Express”, lastrando y deslastrando los tanques oportunos y moviendo aquella carga susceptible de ello.

- Asegurar que no quedaba combustible en ningún tanque que pudiera romperse durante la maniobra, para lo que se hicieron los trasiegos necesarios.

- Aumentar en lo posible la flotabilidad, incluso bombeando aire a presión a tanques vacíos del doble

fondo para evitar que se inundaran por una posible rotura del forro durante el arrastre.

- Contar con una potencia de tiro tan grande como fuese posible, y en todo caso de más de 100 toneladas. El único remolcador de esas características en esa región del Mediterráneo era el “**Miguel de Cervantes**”, con base habitual en Algeciras y uno de los tres buques polivalentes puesto en servicio por el Ministerio de Fomento dentro del Plan Nacional de Salvamento 2006-2009, que fue movilizado.

- Contar con la propulsión del propio buque que, como se ha dicho, permanecía intacta.

- Como previsión, ha-

El buque salió de la varada “muy sencilla y fácilmente”

brían de estar disponibles medios suficientes de lucha contra la contaminación. A tal efecto, habían sido trasladados a Melilla centenares de metros de barreras, “skimmers” y un largo etcétera de equipos.

- Contar con algún otro remolcador y embarcación auxiliares. Se encontraban en Melilla el “Remolcanosa Cinco”, la “Salvamar Spica” y el remolcador del puerto “Puntatorre”.

- Se esperaría el momento óptimo por marea y estado de la mar.

Reunión a bordo

Autorizado dicho plan previo por la Capitanía Marítima, ésta exigió a la empresa de salvamento un **plan definitivo**, al tiempo que continuaron a bordo las inspecciones de comprobación de las medidas que se iban adoptando, de revisión exterior del estado del casco por buceadores, de permanente observación de las aguas por si aparecían indicios de contaminación. Además, debía quedar perfectamente determinado qué iba a ha-

A la hora de la pleamar se dio el tirón definitivo

cerse con el buque una vez reflotado.

Para que todo quedase claro a las diferentes partes, hubo una reunión a bordo del buque varado: capitanes del “Mistral Express” y de los remolcadores, representantes del armador, de la empresa de salvamento, de las Administraciones marroquí y española. Con ayuda de una maqueta de cartón y con la carta de la zona y perfiles a escala de los remolcadores y del “Mistral Express”, se **simuló la disposición de unos y otros y la maniobra completa**. Todos la comprendieron y aprobaron. Sobre el papel había salido bien.

José Miguel TASENDE
(Capitán marítimo de Melilla.

Dirección General de la Marina Mercante)
Recopilación fotográfica de Juan José FLORENZA

EXPECTACIÓN FINAL

En la mañana del 19 todos los medios humanos y materiales se aprestaron a la maniobra. Se dieron los cables de remolque por la popa del canguro y se comenzó a tantear la maniobra, esperando a las cuatro de la tarde –hora de la pleamar– para dar el **tirón definitivo**.

En Melilla había una cierta **expectación por una operación tan inusual**. La prensa se había congregado en el dique Sur, a unos doscientos metros del “Mistral Express”. Éste, a la hora fijada, comenzó a moverse casi imperceptiblemente y en un par de minutos se le notó flotar. **Había salido de la varada muy sencilla y fácilmente**. Faltó “espectáculo”. Fue remolcado hacia fuera del puerto; allí se soltó el cabo de remolque y el “Mistral Express” **procedió por sus propios medios al puerto de Nador**, siguiendo una derrota paralela al dique Sur y con un prudente resguardo.



ARMON

Orgullosos de nuestro trabajo



ARMON
Avenida del Pardo s/n
33710 Navia - Asturias (Spain)
Tlf. - (+34) 985 631 464
Fax. - (+34) 985 631 701
E-mail: armon@astillerosarmon.com
web: www.astillerosarmon.com



▲ Los Estados que por restos de un naufragio perciban un riesgo para la navegación o que conlleve perjuicios al medio marítimo podrán adoptar medidas para que se proceda a la remoción de los mismos.

Sobre remoción de restos de naufragios: Nairobi 2007

La mayor responsabilidad será del propietario del buque

THE SHIP OWNER WILL HAVE THE GREATEST LIABILITY

Summary:

The responsibility for removing the remnants of a shipwreck will lay at the feet of the owner of the vessel as registered. This is the main innovation added to the international legislation during the Diplomatic Conference recently held in Nairobi (Kenya). This Diplomatic Conference was the first held by the International Maritime Organization (IMO) in Africa. To commemorate the event the name of the host city has been added to the Convention.

La responsabilidad del costo de la remoción del resto de un naufragio será del propietario del buque inscrito, esta es la principal incorporación a la normativa internacional de la Conferencia Diplomática sobre la remoción de restos de naufragios, celebrada recientemente en Nairobi (Kenia). Esta Conferencia Diplomática era la primera que la Organización Marítima Internacional (OMI) celebraba en África, y por tal motivo se ha tratado de recordar este evento, incorporando al nombre del Convenio la ciudad que acogió el evento.

Hay que recordar que la ciudad de Torremolinos fue anfitriona en las otras dos ocasiones en que la OMI estuvo reunida fuera de su sede en Lon-

dres, y que dieron lugar a que los instrumentos internacionales adoptados incluyeran su nombre: **Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los**

buques pesqueros (1977) y el **Protocolo de Torremolinos** de 1993.

La Conferencia de Nairobi estudió el texto elaborado por el Comité Jurídico de la

Organización Marítima Internacional (OMI). El Comité Jurídico había alcanzado en su 92 periodo de sesiones en la sede de la UNESCO, París, del 16 al



▲ El autor del artículo, en la sede de la Conferencia Diplomática celebrada en Nairobi (Kenia).

20 de octubre de 2006, un **amplio consenso** sobre el texto del proyecto de Convenio, después de llevar varios años discutiendo sobre la materia.

Preocupación

La remoción de restos de naufragios ha sido desde la antigüedad una cuestión que ha **preocupado a los Estados ribereños y a la industria marítima en general**. Los Estados ribereños han visto como casi siempre el costo de la remoción de los restos de naufragio ha corrido muchas veces de su parte sin poder reembolsarse del verdadero responsable. En unas ocasiones porque el explotador del buque no era identificado o porque la empresa aseguradora no hacía acto de presencia ante la Administración del Estado afectado.

Para **España**, como Estado ribereño donde miles de buques pasan frente a sus costas

o entran y salen de sus puertos, la existencia de un **instrumento internacional** sobre restos de naufragio tiene gran importancia. Pues viene a completar la regulación establecida por los Convenios adoptados por la OMI sobre responsabilidad e indemnización, protegiendo los derechos de la Administración a recuperar los costes que se generan por la remoción de restos que habitualmente son abandonados como consecuencia de los accidentes ocurridos en su litoral.

La industria marítima ha venido observando cómo numerosos restos de naufragios originaban un **peligro cierto para la navegación** sin que se actuara por los Estados ribereños afectados al no existir el marco legal apropiado para recuperar los costos de los verdaderos responsables. Con este Convenio se llena un vacío en la esfera internacional, pues aunque todos los Estado ri-

bereños tienen su legislación nacional aplicable a su territorio o mar territorial, no existía una norma que regulara con vocación de uniformidad sobre la materia.

El texto elaborado tras numerosas sesiones de trabajo **canaliza la responsabilidad del costo de la remoción del resto de naufragio hacia el propietario inscrito**, siguiendo los precedentes de otros Convenios como el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (1969), el Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (1996). De esta forma se identifica de forma clara el responsable de llevar a cabo la ejecución de la remoción.

Por otro lado incorpora también, de estos instrumentos anteriormente señalados, la **obligatoriedad de asegurar esta responsabilidad y la acción directa contra los aseguradores**. Téngase en cuenta que la responsabilidad civil por la remoción de restos está generalmente cubierta voluntariamente por los navieros mediante los conocidos Clubs P&I, los cuales tienen asegurada más del 90 por 100 de la flota mercante mundial y que en sus Estatutos estipulan la debatida regla del “pay to be paid”, cuyo empleo es esgrimido frecuentemente para evitar ser demandados directamente.

Obligaciones

La Conferencia Diplomática en su reunión del 18 de mayo de 2007 **aprobó el texto definitivo del Conve-**

ASPECTOS A MODIFICAR

No obstante el consenso existente a la reunión de Nairobi, algunas delegaciones, que consideraban necesario **modificar** ciertos aspectos del texto, presentaron documentos que fueron analizados por la Comisión Plenaria de la Conferencia Diplomática. Estos documentos recogían entre otras las preocupaciones sobre:

- La extensión voluntaria del ámbito de aplicación del Convenio al territorio y mar territorial de los Estados ribereños.
- El conflicto con el Derecho del Mar y con el derecho internacional consuetudinario del mar, al considerar que se está dando al Estado ribereño nuevas facultades que puedan afectar a buques que enarbole la bandera de un Estado no parte al Convenio.
- Dar relevancia a la protección del medio ambiente. La gran mayoría de las propuestas de modificación del texto de articulado fueron desestimadas por la Comisión Plenaria, siendo reseñable no obstante la aceptación de la facultad de ampliar voluntariamente el ámbito de aplicación al territorio y mar territorial de un Estado parte. Una vez adoptado el texto por mayoría de las delegaciones tras un debate no exento de intensidad, la Comisión Plenaria lo remitió a la Comisión de Redacción.

Para España la existencia de un instrumento internacional de esta índole tiene gran importancia

Con el nuevo Convenio se llena un vacío en la esfera internacional

nio. Hay que indicar que Turquía y Estados Unidos, Estados no Partes a la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, hicieron sendas declaraciones en las que pusieron de manifiesto sus preocupaciones.

Mediante el texto adoptado en la Conferencia se establece un **novedoso régimen jurídico** para regular la remoción de los restos de naufragios que se encuentren en la **Zona Económica Exclusiva (ZEE)** de los Estados ribereños afectados. Los Estados que a su juicio perciban un riesgo por esta causa, entendiendo como tal el peligro o impedimento a la navegación u ocasione perjuicios al medio marino, **podrá adoptar medidas** para que se proceda a la remoción de los mismos. El texto estipula los criterios que debería tener en consideración el Estado afectado a la hora de determinar si un resto de naufragio puede constituir un riesgo.

Por **riesgo** se entiende cualquier situación o amenaza de peligro o impedimento para la navegación o de la cual pueda razonablemente esperarse que ocasione perjuicios importantes para el medio marino, o daños para el litoral o los intereses conexos de uno o más Estados.

Siendo significativo que por **“intereses conexos”** quedan comprendidos intereses del Estado afectado tales como las actividades marítimas costeras, portuarias y estuarinas, incluidas las



▲ El “Aegean Sea” que naufragó en diciembre de 1992 frente a la Torre de Hércules en A Coruña.

actividades pesqueras, que constituyen un medio esencial de sustento de las personas interesadas, los atractivos turísticos y otros intere-

ses económicos de la región afectada o la salud de la población ribereña y el bienestar de la región de que se trate, incluida la conserva-

ción de los recursos marinos vivos y de su flora y fauna.

Si el Estado afectado determina que unos restos de naufragio constituyen un riesgo, el procedimiento establecido para llevar a cabo la remoción, conlleva una obligación, por parte del Estado afectado, de **informar** al Estado de matrícula del buque y al propietario inscrito. El propietario inscrito

Novedoso régimen jurídico para los restos que se encuentren en la Zona Económica Exclusiva de los Estados ribereños afectados

DERECHOS SOBERANOS

El **Convenio faculta** a los Estados a extender voluntariamente la aplicación del Convenio al territorio y mar territorial de los Estados ribereños. En este supuesto los Estados ribereños conservan los derechos soberanos que le otorga el Derecho del Mar en esta agua y esto se articula mediante la exclusión de ciertas obligaciones que se impone al Estado afectado para el caso de que se trate de un resto de naufragio situado en la ZEE donde el Estado ribereño tiene derechos más limitados. Cuando se haga uso de esta facultad el Estado ribereño no verá perjudicados sus derechos y obligaciones que sean distintos de la localización, balizamiento y remoción regulados en el Convenio.

La **entrada en vigor** del Convenio se producirá doce meses después de que diez Estados hayan ratificado o adherido. El plazo de firma estará abierto del 19 de noviembre de 2007 al 18 de noviembre de 2008.

Por otro lado la Conferencia Diplomática adoptó **tres Resoluciones**, la primera de agradecimiento al Gobierno de Kenia por acoger a la Conferencia Diplomática, una segunda invitando a la OMI para que estudie la elaboración de un modelo de certificado único para los seguros existente en virtud de los distintos Convenios, y una última Resolución de fomento de la cooperación técnica a través de la OMI, para la eficaz implantación del Convenio de remoción de restos de naufragio

tendrá que facilitar pruebas del seguro o de la garantía financiera, siendo responsable de los costos de localización, balizamiento y remoción. Para llevar a cabo la remoción del resto de naufragio podrá contratar a un salvador o a otra persona.

Por su parte, el Estado afectado, antes de que comience la remoción, podrá estipular ciertas condiciones de cómo llevar a cabo dicha remoción, relacionadas con aspectos de seguridad y de protección del medio marino, fijando un plazo razonable para dicha ejecución. En el caso de incumplimiento del deber por parte del propietario inscrito dentro del plazo que se haya fijado, el Estado afectado podrá proceder a la remoción subsidiariamente.

Antes del comienzo de los trabajos de remoción por parte del propietario inscrito, el Estado afectado podrá intervenir inmediatamente en los casos en que considere que el riesgo adquiriera particular gravedad, informando en de su intención al propietario inscrito. Pero una vez iniciados los trabajos de remoción por el propietario inscrito, el Estado afectado podrá intervenir en la remoción únicamente en la medida necesaria para garantizar que se lleva a cabo efectivamente de manera que se tengan en cuenta los aspectos de seguridad y de protección del medio marino.

Asegurar la responsabilidad

Se establece un **seguro o garantía obligatoria a los buques de arqueo bruto igual o superior a 300 GT** que cubran el resarcimiento de los costes de la localización, el balizamiento y la remoción de los restos de naufragio.

Exigencia de un seguro o garantía a los propietarios inscritos para hacer frente a los costos de la remoción de los buques de arqueo superior a 300 GT



▲ Imagen del "American Star", que sufrió un accidente el 18 de enero de 1994 en la playa de Garcey (Pájara, Fuerteventura).

La OMI fomentará la cooperación técnica para una eficaz implantación del Convenio

Este bajo arqueo hará que la aplicación del Convenio se extienda a casi todos los buques que entren o salgan de un puerto de un Estado parte. Muchos de estos buques pequeños serán pesqueros y cierto número de los buques afectados carecerán de cobertura de un Club P&I, te-

niendo asegurada o debiendo de asegurar su responsabilidad a través de los clubes o utilizar otro tipo de garantía financiera.

Todos los buques afectados llevarán a bordo un certificado que acredite tener un seguro o garantía financiera en vigor y de confor-

midad con las disposiciones del Convenio, correspondiendo a los Estados partes expedirlos. Dicho certificado se ajustará en la mayor medida posible al modelo que se anexa al Convenio.

El gran número de buques afectados, y por tanto el gran número de certificados a emitir, constituirá seguramente una **gran carga para la Administración** del Estado parte, que deberá expedirlos y velar por la solvencia de las empresas aseguradoras o de los prestadores de las garantías.

La **cuantía del seguro o garantía** está vinculada a los regímenes de limitación de responsabilidad aplicable pero en ningún caso superior al estipulado en el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo 1976, enmendado.

Asimismo en virtud del Convenio habrá posibilidad de acción directa contra el asegurador o la persona proveedora de la garantía financiera que cubra la responsabilidad del propietario inscrito.

Teniendo en cuenta que la aplicación del Convenio son las aguas marítimas de la ZEE, el texto contiene una cláusula para **evitar conflictos** con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, y del derecho internacional consuetudinario del mar. También contiene una cláusula para resolver las controversias que se pudieran originar en la aplicación del Convenio.

José HERNÁNDEZ GUTIÉRREZ

(Jefe del Área jurídico-marítima de la Dirección General de la Marina Mercante)



MARTANKERS

FLETAMENTOS • CHARTERING

Especialistas en Quimiqueros y Gaseros

Teléfonos 913 09 13 35 / 913 09 14 89 / 913-09 38 19

Fax 913 09 02 83

Telex 47697 MARTK / 22564 MARTK



Para las misiones de vigilancia más exigentes

El elegido

CN-235 **PERSUADER**

El CN-235 Persuader, elegido por la Guardia Costera de Estados Unidos como avión de Patrulla Marítima, es el avión idóneo para realizar misiones de vigilancia marítima y control medioambiental de larga duración.

La solución de EADS CASA, con la integración en el sistema FITS de los sensores más modernos, permitirá la detección temprana de vertidos incontrolados de hidrocarburos y otras sustancias peligrosas, ofreciendo en tiempo real información a los centros de control para la toma inmediata de decisiones y posterior coordinación de las medidas de reacción.

Con el CN-235, SASEMAR dispondrá de la herramienta tecnológicamente más avanzada para proteger nuestros mares.



EADS
CASA

Aviones de Transporte Militar

EADS CASA, Avda. de Aragón, 404. 28022 - Madrid (Fipalta). Tel.: +34 91 585 73 62/72 08 - Fax +34 91 585 73 66. e-mail: sales@casa.eads.net - http://www.eads.net

Mejora su posición en la “Lista Blanca” de banderas inspeccionadas por el Memorando de París

España es uno de los Estados con la flota mercante más segura y de mejor calidad

THE SPANISH MERCHANT MARINE FLEET IS ONE OF THE SAFEST AND OF HIGHEST QUALITY OF THE MEMBER STATES

Summary:

Spain has climbed nine positions from last year in the “White list” of flags that will be published in the Paris Memorandum of Understanding (MOU) attached to its 2006 Annual Report. The Spanish fleet occupies now the position 21st, ahead of Belgium, Greece and the United States.

El Memorando de París es un Acuerdo alcanzado entre las autoridades marítimas de veintisiete Estados, entre ellos España, y la mayoría pertenecientes a la Unión Europea, que tiene como objetivo la mejora de la seguridad marítima y la protección del medio marino, mediante la inspección y control de los buques extranjeros que hacen escala en puertos de dichos Estados miembros.

Acciones preventivas y correctivas. El Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General de la Marina Mercante y con la estrecha colaboración de la Asociación de Navieros Españoles (Anave) ha desarrollado desde el año 2005 un plan de actuación (“Plan Lista Blanca”), una de cuyas consecuencias fue la inclusión de nuestro país en la citada “Lista Blanca”, publicada en la Memoria Anual del MOU correspondiente a ese año.

Dicho plan contempla, además, acciones preventivas y correctivas sobre los buques de bandera española que navegan en la región del

MOU, así como el desarrollo de actividades de formación para compañías y tripulaciones, ya que el factor humano es fundamental para una buena gestión de la seguridad a bordo de los buques.

Inspecciones ampliadas.

Por otra parte, España como Estado rector del puerto realizó en 2006 un total de 2.166 inspecciones a buques extranjeros que entraron en puertos españoles, de las que se derivaron 173 detenciones. De esta forma se mantiene como el segundo Estado del MOU de París que más inspecciones realiza, sólo superada por Italia, con 2.528 inspecciones.

En el presente año España está centrando sus esfuerzos en las inspecciones ampliadas a que obligatoriamente deben ser sometidos determinados tipos de buques una vez al año. En el período enero-abril de 2007 se llevan realizadas 114 inspecciones de este tipo, lo que supone un incremento del 44 por 100 sobre igual período de 2006, en que se realizaron 79.

España ha ascendido nueve posiciones, con respecto al pasado año, en la “Lista Blanca” de banderas que publicará el Memorando de París (MOU) en su Memoria Anual correspondiente a 2006. La flota de pabellón español figura en la posición 21, por delante de banderas como Bélgica, Grecia y Estados Unidos.

Nuestro país es el segundo del Memorando que mayor número de inspecciones realiza a buques extranjeros cada año



▲ El Ministerio de Fomento, a través de la Dirección Genral de la Marina Mercante y Anave, desarrollará un programa de formación sobre los buques de bandera española que navegan en la región del MOU.



▲ Los representantes de los veintisiete países integrantes del Memorando de París posan en Bonn, al final de la celebración oficial del 25 aniversario de su constitución.

España es miembro desde su fundación

El Memorando de París celebra su 25 aniversario con dos nuevos miembros

THE PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING CELEBRATES ITS 25TH ANNIVERSARY WITH TWO NEW MEMBERS

Summary:

The Paris Memorandum of Understanding Committee celebrated its 40th meeting between the 7 and 11th of May of this year in Bonn (Germany). The meeting coincided with the 25th anniversary of the incorporation of this intergovernmental organization anniversary, of which Spain is a founding member. The organization has already 27 members.

El Comité del Memorando de París celebró su cuadragésima reunión entre los días 7 y 11 del mes de mayo de este año en la ciudad alemana de Bonn. Conciendo con esta reunión tuvo lugar la conmemoración del 25 aniversario de la constitución de este organismo intergubernamental. España fue uno de los países fundadores. El número de miembros se eleva ya a veintisiete.

Fundado en 1982 por las Administraciones marítimas de catorce países (España fue uno de ellos), el Memorando de París ha llevado desde entonces la iniciativa en la reducción de las operaciones de los buques subestándar y en la mejora de la seguridad de las vidas humanas en la mar y en la protección del medio marino.

El Comité ha aprobado por unanimidad la incorporación de dos nuevos miembros, Bulgaria y Rumanía, lo que ayudará a incrementar la influencia del Memorando de París en el Mar Negro y a reducir la navegación subestándar en aquellas aguas. Con estas incorporaciones se eleva a 27 el número de miembros del Memorando de París.

Avances. El Comité ha seguido avanzando en la discusión de la propuesta de un nuevo régimen de inspección, que concentre su atención sobre los buques que suponen un mayor riesgo para la navegación, incrementando la frecuencia de las inspecciones a los mismos, y reduciendo las inspecciones a buques que vienen demostrando es-

tándares altos de calidad de manera sostenida en el tiempo. También se ha progresado en el desarrollo del nuevo sistema de información que será la pieza fundamental del nuevo régimen y que, como novedad con respecto al sistema actual, incluirá información sobre las compañías operadoras de los buques.

Formación. Otro de los puntos principales en la agenda del Comité ha sido la propuesta de un programa común de formación para los inspectores de control por el Estado del puerto. Como resultado de las deliberaciones se han adoptado los principios generales comunes por los que se regirá el programa de formación y actualización de conocimientos técnicos de los inspectores del Memorando de París. La Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA) financiará una parte

de estas iniciativas, que serán desarrolladas conjuntamente por los Estados miembros, el Secretariado del Memorando y EMSA.

Asimismo, EMSA presentó al Comité los progresos alcanzados en el desarrollo de una herramienta electrónica que facilitará a los inspectores la consulta de la normativa aplicable a cada buque. Se prevé que esta base de datos documental e interactiva esté disponible a finales del presente año, tras la realización de pruebas de campo exhaustivas, en las que participarán inspectores de los Estados miembros.

Campañas. El Comité aprobó el cuestionario y las instrucciones para la realización de una campaña concentrada de inspección sobre la implantación del Código Internacional de Gestión de la Seguridad (IGS), que se extenderá de septiembre a no-

Nuevo régimen de inspecciones centradas sobre los buques que supongan un mayor peligro para la navegación

viembre del presente año. Esta campaña se desarrollará conjuntamente con el Memorando de Tokio.

Adicionalmente, se han discutido las opciones presentadas para la realización de las próximas campañas concentradas de inspección, a realizar conjuntamente con el Memorando de Tokio. Así, se ha decidido que la correspondiente a 2008 se centre sobre el Capítulo V de SOLAS (seguridad de la navegación), incluyendo los registradores de datos de la travesía, los sistemas de identificación automática y las cartas de navegación electrónicas. Los dispositivos de puesta a flote de los botes salvavidas serán

los protagonistas de la campaña que se realizará en 2009.

Celebración. En la tarde del 10 de mayo tuvo lugar la celebración oficial del 25 aniversario de la constitución del Memorando de París, con una excursión en barco por el Rhin, seguida de una cena de gala en el castillo de Godesburg, en Bonn. A estos actos fueron invitadas personalidades de la Organización Marítima Internacional (OMI), de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), de la Comisión Europea, de las Administraciones marítimas de los Estados miembros y de diferentes sectores del ámbito marítimo.

Nuestra mejor contribución



Remolque portuario, costero y de altura
 Salvamento marítimo
 Recogida de residuos MARPOL
 Transporte de tripulaciones
 Lucha contra incendios y antipolución



Muelle Evaristo Fernández, 26 (Edificio Remolcadores) · 08039 · Barcelona
 Tel. (+34) 93 221 14 41 · www.rebarsa.com



▲ El agregado de Asuntos Marítimos de la Embajada de España en Londres (a la izquierda), Manuel Nogueira, firma en nombre de España el nuevo Memorando de Equasis junto a Willem De Ruiter, director ejecutivo de la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA).

Firma del nuevo Memorando de Entendimiento de Equasis

Información transparente en el transporte marítimo

TRANSPARENCY IN MARITIME TRANSPORTATION

Summary:

The Equasis Memorandum of Understanding was signed in London. This system promotes a transparent and unprejudiced information exchange in the area of maritime transportation. It is intended to allow the stakeholders of the industry better access to knowledge about the performance of the vessels and the maritime organizations they work with, which in turn will increase the quality and safety of the world merchant fleet.

La firma del nuevo Memorando de Entendimiento de Equasis ha tenido lugar en Londres. Este sistema promueve el intercambio de información transparente y sin prejuicios en el transporte marítimo. Pretende, de ese modo, permitir a las personas relacionadas con las industrias del sector contar con un mejor conocimiento acerca del rendimiento de los buques y las organizaciones marítimas con las que traten, lo que aumentará la calidad y seguridad de la flota mercante mundial.

España fue miembro fundador de Equasis y, junto a un reducido número de administraciones marítimas sensibilizadas con la necesidad de una **industria marítima de calidad**, como un primer paso hacia una incorporación progresiva de otras administraciones con una filosofía similar, firmó el Memorando de Entendimiento el 17 de mayo de 2000.

Con el fin de asegurar una difusión geográfica apropiada, los siguientes países participaron inicialmente en el

Memorando: España, Estados Unidos, Francia, Japón, Reino Unido y Singapur, y la Comisión Europea. Sin embargo, el nuevo Memorando ha sido firmado por autoridades de los siguientes países: Australia, España, Francia, Japón, Noruega, Reino Unido y la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA) en representación de la Comisión Europea. Así, Estados Unidos y Singapur dejan de formar parte de Equasis y Australia y Noruega se incorporan al sistema. El Memo-

rando especifica que en el mismo podrán participar, además de Francia y la Comisión Europea, quienes impulsaron inicialmente el proyecto, cinco autoridades marítimas participantes en alguno de los MOU regionales de Control por el Estado rector del Puerto.

El **Comité Supervisor**, que controla la gestión de Equasis y decide los asuntos relativos a su política, se compone de un representante de cada autoridad marítima que se reúne con periodicidad y ha-

bitualmente en Londres. Por su parte, la Organización Marítima Internacional (OMI) ha designado un funcionario internacional para el seguimiento del trabajo de Equasis a través de la participación en sus reuniones. Equasis cuenta con una Unidad de Gestión que se encarga de su funcionamiento administrativo, y cuyas oficinas se encuentran en París. Esta **Unidad de Gestión** está encabezada por un director y cuenta con una Unidad Técnica. La estructura de Equasis

sis se completa con un órgano consultivo denominado Consejo Editorial, integrado por los **proveedores de información marítima**, que asesora a la Unidad de Gestión.

Equasis trata de recoger y diseminar la información relativa a la **calidad y la seguridad de la flota mercante mundial** que le sea proporcionada por quienes poseen dicha información. Expone información de autoridades públicas y organizaciones de la industria. Sólo es publicada información fáctica, siendo la información relativa a las características del buque y a la gestión del mismo los dos aspectos principales del historial del buque. El historial del buque puede estar incompleto, ya que algunos datos pueden no estar disponibles o no existir para ese buque; si ese es el caso, el punto o tabla correspondiente se retiran de la página. Se presta especial importancia a la exactitud de los datos, que son actualizados regularmente a fin de que la información sea tan fiable como ello posible. En el caso de que un usuario dispute la exactitud de la información expuesta, se lleva a cabo una investigación.

PROVEEDORES DE INFORMACIÓN

Regímenes de control por el Estado rector del Puerto

Paris MOU on Port State Control (PMOU).
The US Coast Guard (USCG).
Tokyo MOU on Port State Control (TMOU).

Inspecciones privadas

Chemical Distribution Institute (CDI).
Oil Companies International Marine Forum (OCIMF).

Sociedades de Clasificación de la IACS

American Bureau of Shipping (ABS).
Bureau Veritas (BV).
China Classification Society (CCS).
Det Norske Veritas (DNV).
Germanischer Lloyd (GL).
Korean Register of Shipping (KRS).
Lloyds Register (LR).
Nippon Kaiji Kyokai (NKK).
Registro Italiano Navale (RINA).
Russian Maritime Register of Shipping (RS).

Miembros Asociados de la IACS

Indian Register of Shipping (IRS).

Grupo Internacional de Clubes P&I

American Steamship Owners Mutual P&I Association Inc. (American Club).

Assuranceforeningen Gard – Norway.
Assuranceforeningen Skuld – Norway.
Britannia Steamship Insurance Association Ltd.
Japan Shipowners P&I Association.
London Steam-Ship Owners Mutual Insurance Assoc. Ltd (The London Club).
North of England P&I Association.
Steamship Mutual Underwriting Assoc. (Bermuda) Ltd.
The Shipowners' Mutual P&I Association (Luxembourg).
The Standard P&I Club.
The Swedish Club.
The West of England Shipowners.
UK P&I Club.

Otros Clubes P&I

Noord Nederlandsche P&I Club (NNPC).

Otros

Green Award.
Intertanko.
Intercargo.
International Ship Managers' Association (ISMA).
International Labour Organization (ILO).
International Transport Workers' Federation (ITF).
Lloyd's Register Fairplay (LRF).
European Maritime Safety Agency (EMSA).
Q88.

El objetivo de Equasis no es la obtención de beneficios económicos, sino que su tarea se considera que se encuentra **amparada en el ámbito de competencia de las autoridades públicas**. Por este motivo, Equasis se sufraga con financiación pública y

continuará siendo financiado de este modo en el futuro. Francia y la Comisión Europea compartieron el coste de desarrollar y gestionar Equasis hasta el 31 de diciembre de 2001, momento en el que las autoridades marítimas de España, Japón, Reino Unido

y Singapur acordaron respaldar financieramente a Equasis. Así, se espera que el uso de la página web de Equasis continúe siendo gratuito en el futuro.

**Esteban PACHA
VICENTE**



▲ Signatarios del nuevo Memorando de Equasis.



▲ Los componentes del Cluster Marítimo Español tras la firma del Acuerdo de Colaboración para su puesta en marcha.

Objetivo del Cluster Marítimo Español

Potenciar el sector

PROMOTING THE SECTOR

Summary:

Promoting and encouraging an integrated vision of the maritime sector, according to the initiatives of the Green Paper on the Maritime Policy of the EU, is the main objective of the "Cooperation Agreement on the Promotion and Set up of the Spanish Maritime Cluster", participated by several entities and supported explicitly by the public administrations with competences in this area.

En la sede de la Dirección General de Desarrollo Industrial, del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, se ha procedido, por parte de diversas instituciones de carácter privado representativas del sector marítimo español, a la firma del "Acuerdo de Colaboración para la Promoción y Puesta en Marcha del Cluster Marítimo Espa-

ñol". Las entidades que han participado en la firma de dicho Acuerdo son: Aedimar, Anave, Aine, Anen, CC.OO., Foro Marítimo Vasco, Gerencia del Sector Naval, Fundación Innovamar, Pymar, Uninave y UGT.

Es un acuerdo de intenciones que tiene por objeto establecer el marco de colaboración entre las instituciones

Potenciar y desarrollar una visión integrada del sector, en sintonía con las iniciativas del "Libro Verde" sobre Política Marítima de la UE, es el principal objetivo del "Acuerdo de colaboración para la Promoción y Puesta en Marcha del Cluster Marítimo Español", en el que participan diversas entidades y que cuenta con el apoyo explícito de las Administraciones públicas con competencias en este ámbito.

firmantes al objeto de crear, en breve plazo, la Asociación Cluster Marítimo Español. A través del mismo, se pretende desarrollar una visión integrada del sector marítimo, en sintonía con las iniciativas avanzadas en el "Libro Verde" sobre la Política Marítima Europea que ha elaborado recientemente la Comisión Europea. Para ello, el

Cluster abarcará a la totalidad de las actividades marítimas, es decir: la pesca y la acuicultura; la construcción naval; el transporte marítimo; los puertos y servicios portuarios; la náutica de recreo; las actividades off-shore; la industria auxiliar; los servicios marítimos asociados de carácter jurídico, financiero, asegurador, técnico,

co; las actividades de I+D+i marítimo, incluyendo la investigación oceanográfica; los operadores logísticos y multimodales; las asociaciones profesionales; las universidades y centros de formación marítima; los foros o clusters marítimos regionales y, finalmente, los sindicatos.

La iniciativa cuenta con el apoyo explícito de las Administraciones públicas con competencias en el sector marítimo. Este apoyo está expresamente recogido en el Acuerdo firmado, y asimismo se ha puesto de manifiesto con la presencia en el acto de la firma de los responsables de la **Dirección General de Desarrollo Industrial**, del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, anfitrión del acto; la **Dirección General de la Marina Mercante** y el **Organismo Público Puertos del Estado**, ambos pertenecientes al Ministerio de Fomento, y de la **Dirección General de Estructuras y Mercados Pesqueros**, del Ministerio de Agricultura y Pesca.

Efecto multiplicador

El acuerdo recoge la intención de las instituciones firmantes para consolidar como

Cuenta con el apoyo de las Administraciones Públicas con competencias en este ámbito

Asociación una visión integrada del sector marítimo, reconociendo su representatividad sectorial, y la importante contribución al crecimiento económico y a la generación de empleo que el conjunto del sector marítimo realiza. A través de este Acuerdo, y con la finalidad de potenciar el sector, los **objetivos** del mismo se dirigen fundamentalmente a:

- Mejorar la intercomunicación y el aprovechamiento de sinergias entre los subsectores marítimos.
- Promover la imagen externa e interna del sector a través del reconocimiento de su importancia económica y de su aportación a la calidad de vida y al crecimiento sostenible.
- Impulsar la presencia internacional del sector marítimo español, apoyando la internacionalización de sus empresas y su presencia en los principales foros internacionales en los que se decide la política marítima.
- Perfeccionar la formación académica de los profesio-

sionales del sector, fomentar la atracción de nuevas vocaciones y facilitar el transvase de profesionales entre los subsectores marítimos.

• Coordinar y hacer más eficaz la inversión en I+D+i en el sector, actividad ya iniciada con la Plataforma Tecnológica Marítima que se constituyó hace ahora un año y medio.

Por último, el **director general de Desarrollo Industrial, Jesús Candil**, avanzó en su discurso algunos datos del Informe de Cuantificación e Impacto Económico del Sector Marítimo, dentro del conjunto de la economía española, que está siendo realizado por la Fundación InnovarMar. Según este análisis, se estima que el sector marítimo español, considerado de manera integrada, representa dentro del PIB nacional un 3,24 por 100, lo que en términos cuantitativos supone aproximadamente unos 26.700 millones de euros. Además, si se tiene en consideración los efectos directos e indirectos del sector sobre el

resto del conjunto de sectores que integran la economía española, tanto industriales como de servicios, la importancia del sector marítimo español ascendería al 7,2 por 100 del PIB. En términos de empleo, el sector ocupa a un 2,4 por 100 de la población activa española, lo que representa un número aproximado de 447.000 empleos.

El estudio mencionado recoge también un análisis sobre el **efecto multiplicador** que tienen las inversiones en el sector marítimo sobre el conjunto de la economía española. En particular, se estima que una inversión de un euro en el sector tendría unos efectos de arrastre, en términos de actividad productiva, que elevarían a 2,2 euros el aumento generado en el PIB de la economía española. Asimismo, el incremento de un empleo en el sector generaría un incremento de 2,13 ocupados en el conjunto del empleo de la economía española. Resultados éstos que ponen de manifiesto el papel relevante y de impulso al crecimiento económico y la generación de empleo que desempeña el sector marítimo español en el actual proceso de expansión económica.



Remolque portuario, costero y de altura
 Salvamento marítimo
 Recogida de residuos MARPOL
 Transporte de tripulaciones
 Lucha contra incendios y antipolución

Grupo Rebarsa
 Remolcadores de Barcelona, S.A.

PRA, S.A.
 Puertos de Barcelona, S.A.

HERCULES
 Internacional
 Puertos de Barcelona, S.A.

Muelle Evaristo Fernández, 28 (Edificio Remolcadores) · 08039 - Barcelona
 Tel. (+34) 93 221 14 41 · www.rebarsa.com



▲ En la fotografía, de izquierda a derecha: María Dolores Septién, jefa del Centro de Salvamento Marítimo de Tenerife; Aníbal Carrillo, jefe del Centro de Salvamento Marítimo de Las Palmas; la directora de Salvamento Marítimo, Pilar Tejo; la ministra de Fomento, Magdalena Álvarez; el coronel jefe de la 2612 Comandancia de la Guardia Civil, Agustín Castillo; el capitán marítimo de Las Palmas, Pedro Mederos, y el presentador del acto y periodista de la Cadena Ser, Quico Barroso.

Salvamento Marítimo de Canarias, premiado por la Cadena Ser

La Cadena Ser de Las Palmas ha premiado la labor altruista y humanitaria que lleva a cabo la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, del Ministerio de Fomento, en el archipiélago. En un acto, que tuvo lugar en el hotel Santa Catalina, el presentador Quico Barroso, en nombre de la sociedad canaria y española en general, subrayó el trabajo de Salvamento Marítimo, que solamente durante el año 2006 rescató a más de 25.200 emigrantes en más de 400 intervenciones relacionadas con la emigración. El premio fue compartido con el Servicio

Marítimo de la Guardia Civil, tantas veces colaboradora en el auxilio y rescate de estas personas que llegan a las costas de las islas.

La ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, acompañada por la directora de Salvamento Marítimo, Pilar Tejo, agradeció, en nombre de todos los componentes de Salvamento Marítimo en Canarias, el galardón. Destacó cómo el Gobierno está impulsando el Plan Nacional de Salvamento Marítimo 2006-2009, que sólo en las islas se había traducido en una inversión de noventa millones de

euros y contar con medios aéreos y marítimos a la vanguardia de la tecnología europea en esta materia.

Asistieron también, entre otras autoridades y representaciones civiles y militares: María del Mar Julios Palacios, presidenta en funciones del Gobierno de Canarias; el delegado del Gobierno en la Comunidad, José Segura; la subdelegada en Las Palmas de Gran Canaria, Carolina Darias; el portavoz en el Congreso por Coalición Canaria, Paulino Rivero, y el candidato al Gobierno de Canarias, Juan F. López Aguilar.



OPDR CANARIAS

LINEA REGULAR SEVILLA-CANARIAS



"CANARIAS EXPRESS"

DOS SALIDAS SEMANALES, RO/RO Y CONTENEDORES

Sevilla

Martes
Viernes-Sábado

Las Palmas

Lunes
Viernes

Tenerife

Martes
Sábado

PARA MAYOR INFORMACION

MERTRAMAR SEVILLA, S.A.U.
Carretera de la Esclusa, s/n
Pol. Ind. CITAL, nave B
41011 Sevilla
Teléfono: 954 29 63 20
Fax: 954 23 02 92

PAUKNER MARITIMA, S.A.
Avda. de los Cambulloneros
Muelle León y Castilla
38005 Las Palmas de Gran Canaria
Teléfono: 928 48 81 01
Fax: 928 22 16 22

AHLERS CONSIGNATARIA, S.A.
Avda. Tres de Mayo, 30
38005 Santa Cruz de Tenerife
Teléfonos: 922 20 08 80 / 922 20 24 03
Fax: 922 20 07 44

OPDR CANARIAS

Avda. José Antonio, s/n. Edificio MAPFRE • 3.ª Planta, Local B
38003 Santa Cruz de Tenerife
Teléfono: 922 53 26 20 • Fax: 922 24 71 78

System solutions for the toughest conditions



Design- and ship systems



Dynamic positioning systems (DP)



Automation systems



Bulk handling systems



Propulsion systems



Manoeuvring systems



Thruster systems



Deck machinery



Safer deck operation systems

MOS&S/AHTS/01.2007

Decades of experience from the offshore supply and service business enable us to provide complete and competitive system solutions. Integrated packages developed and manufactured in close cooperation with the customer for optimum performance. In

addition, we offer global support 24-hours a day. World-leading products and services by Rolls-Royce: Bergen, Ulstein Hinze, Kamewa Ulstein, Mermaid, Rauma Brattvaag, Tenfjord, Ulstein Aquamaster, UMAS and UT-Design.

Trusted to deliver excellence



Arriba, el buque oceanográfico de la Marina española A-33 "Hespérides". Abajo, tiendas con aire presurizado de la base "Gabriel de Castilla".

Decisivo papel de los satélites

LOS OCEÁNOS POLARES, EN SU MOMENTO MÁS CRÍTICO

POLAR OCEANS FACE THEIR MOST CRITICAL TIME

Summary: More than 10,000 scientists from 63 countries are working at the 220 projects pertaining to the International Polar Year Program (IPY). The program activities will be developed from March 2006 to March 2008 with a budget of 350 million dollars. Spain, under the supervision of the World Meteorological Organization (WMO) and the World Science Council (WSC), will participate with 19 projects. In addition to the oceanographic research vessel the "Hespérides", our country will incorporate the recently commissioned vessel "Sarmiento de Gamba" and the "Las Palmas" that will serve as logistic support. Satellite surveillance will play a decisive role at a time in which both the Arctic and the Antarctic Oceans are suffering, due to the effect of global warming, their hardest challenge.

Más de 10.000 científicos de 63 países llevan a cabo 220 proyectos relacionados con el Año Polar Internacional, cuyas actividades se desarrollan desde el mes de marzo de este año hasta el mismo mes de 2008, con un presupuesto de 350 millones de dólares. Bajo la coordinación de la Organización Mundial de Meteorología y el Consejo Mundial para la Ciencia, España participa en 19 trabajos. Además del buque oceanográfico "Hespérides", nuestro país incorporará el recientemente puesto en servicio "Sarmiento de Gamba" y el "Las Palmas" que se utilizará como apoyo logístico. En todas estas iniciativas, los satélites jugarán un decisivo papel en un momento en el que los océanos polares pasan, a consecuencia del calentamiento global, por su momento más crítico tanto en la Antártida como en el Ártico.

El Año Polar Internacional, que se desarrolla desde el mes de marzo de este año hasta el mismo mes de 2008, ha concitado la atención de más de **10.000 científicos de 63 países**, que están llevando a cabo trabajos en el Polo Norte y el Polo Sur, con un presupuesto de unos **350 millones de dólares repartidos en 220 proyectos de investigación**. Algunos investigadores acamparán sobre los hielos en movimiento del océano Ártico, mientras que en la Antártida los esfuerzos se centrarán en

Más de 10.000 científicos de 63 países llevan a cabo 220 proyectos relacionados con las regiones polares

alcanzar las inexploradas montañas del interior del continente helado. La Organización Mundial de Meteorología y el Consejo Internacional para la Ciencia son los principales valedores de la inicia-

tiva.

Como consecuencia del Año Polar Internacional y según manifestaciones de la ministra de Educación y Ciencia, Mercedes Cabrera, España dedicará más de ocho millones de euros al desarrollo de las regiones polares y subsolares. De esos ocho millones, 3,5 millones se distribuirán a financiar los 19 proyectos de investigación seleccionados, en los que participarán más de 250 científicos. También se destinarán 3,5 millones de euros a la logística de las bases españolas de la Antártida y de los buques oceanográficos, y un millón para becas de investigación. Además, está previsto un presupuesto adicional de 12 millones de euros para la futura renovación de la base "Juan Carlos I".

El buque oceanográfico "Hespérides" irá por primera vez al Ártico, en julio y agosto, desarrollando un proyecto de biología marina y otro de geodesia. El buque "Las Palmas" se utilizará como apoyo logístico. Este verano se ha incorporado a las tareas de investigación polar el nuevo buque "**Sarmiento de Gamboa**", presentado por el presidente del Gobierno, José Luis Rodríguez Zapatero, y cuya botadura se llevó a cabo el 30 de enero de 2006, en presencia de S. M. la Reina Doña Sofía, y en el que la ministra de Educación y Ciencia afirmó que "supone un activo en la investigación oceanográfica española". Nuestro país tiene en la Antártida las bases "Juan Carlos I" y "Gabriel de Castilla".



La doctora Josefina Castellví (izquierda) ha dirigido la base antártica "Juan Carlos I" desde su creación hasta 1993. A partir de 1991, ciento cuarenta investigadores trabajaban en la zona.

¿A QUE VIENE TANTO INTERES POR LOS POLOS?

Los cambios que ocurren allí afectan directamente a las demás zonas del planeta. La navegación aérea o marítima recibe los partes meteorológicos, vía radiofrecuencia o satélite, pero la Organización Meteorológica Mundial, con sede en Ginebra, necesita **modelos climáticos de previsión**, algo imposible sin contar con la circulación polar: los cambios de la llamada criosfera.

El paso del Noroeste, poder navegar



Un rompehielos canadiense en el paso del Noroeste.

desde el estrecho de Behring por el litoral de Siberia hasta Noruega, o por encima de Canadá y Alaska, hasta ahora sólo era posible con rompehielos. Como los hielos flotantes disminuyen su espesor, pronto el paso del noroeste será accesible a los petroleros, y los ricos yacimientos de Siberia exportarán sus productos a Europa. Desde el siglo XIX, la Ciencia se va a los polos para avanzar.

PRIMER AÑO: 1882-1883

La idea surgió de la inspiración del explorador austriaco y oficial de marina Lt. K. Wyeprrecht, que fue como científico en la expedición austro-húngara anterior, de 1872-1874. Él propuso que los problemas fundamentales de meteorología y geofísica en general hay que resolverlos en las regiones polares, y que no era tarea de solo una nación, sino que requería un esfuerzo coordinado internacional. De hecho participaron doce naciones y se organizaron quince expediciones: trece al Ártico y dos al Antártico.

• Anteriormente, en 1831, sir James Clark Ross llegó al Polo Norte Magnético.

El presupuesto es de 350 millones de dólares

El Ministerio de Educación y Ciencia dedica 20 millones de euros y desarrolla 19 trabajos de investigación en la Antártida y en el Ártico

- Entre 1830 y 1833 se organiza la primera expedición americana a la Antártida, la cual consigue restos fósiles de madera carbonizada.

- De 1893 a 1896, F. Nansen queda atrapado con su barco en los hielos, y se desliza a la deriva hasta las cercanías del Polo. Con ello demuestra que los hielos marinos se mueven por la influencia del viento (la *deriva Ekman*).

SEGUNDO: 1932 - 1933

Cincuenta años más tarde, la Organización Meteorológica Mundial inicia el segundo Año Polar, que debe investigar el recientemente descubierto (*Jet Stream*) chorro estratosférico, tan aprovechado por los pilotos aéreos de todo el mundo. Toman parte cuarenta naciones, y se prometen importantes avances en meteorología, magnetismo, aeronomía y la construcción de un mapa con las capas de la ionosfera. Una gran ayuda para que las emisoras de radio planificaran sus frecuencias en función de la hora y sus coordenadas geográficas y geomagnéticas.

Fue un vasto esfuerzo coordinado que produjo el establecimiento de 114 puestos de observación en el Ártico. En la Antártida el almirante americano Byrd estableció la primera estación antártica, 125 millas al sur de Little America, sobre el casquete de hielo del mar de Ross

AÑO GEOFÍSICO INTERNACIONAL: 1957-1958

Abarcó desde el 1 de julio de 1957 al 31 de diciembre de 1958. Celebraba los aniversarios 75 y 25 del primero y segundo Año Polar Internacional. Participaron 61 naciones. Fue concebido por un grupo de científicos posteriores a la Segunda Guerra Mundial: James Van Allen, Lloyd Berkner y Sydney Chapman.

Como el Observatorio del Ebro, Tortosa, tiene el registro más antiguo de co-



Arriba, las ocho tiendas de "Gabriel de Castilla". Abajo, tomando muestras de agua de un lago subglacial.

rientes telúricas, los organizadores del Año Geofísico Internacional tuvieron la idea de venir a Roquetas, al Observatorio del Ebro, a celebrar su primera reunión. Entonces el autor de este artículo trabajaba en la sección geomagnética del

Los cambios que ocurren en los polos afectan directamente a las demás zonas del planeta



Arriba, la base "Juan Carlos I". Abajo, trabajos de topografía con el teodolito.

Observatorio y además era el director del servicio horario. Por motivos de trabajo mantuvo una conversación con el doctor. Sydney Chapman. Él estaba muy acreditado por sus investigaciones en ionosfera.

El radar desarrollado durante la Segunda Guerra Mundial ayudó al desarrollo de los sondeadores ionosféricos y a potenciar los estudios de la alta atmósfera. James Van Allen, con un satélite de unos pocos kilos, logró descubrir los *anillos de radiación Van Allen* en el ecuador terrestre de

El "Hespérides" irá por primera vez al Ártico para desarrollar un estudio de biología marina y geodesia

gran importancia para una multitud de trabajos científicos. La geofísica recibió un gran impulso con el Año Geofísico Internacional. Progresaron mucho los estudios de la deriva continental.

Fue de hecho un tercer Año Polar Internacional, con especial atención a la Antártida, en donde colaboraron doce naciones y desplegaron cuarenta y cinco bases. En la Antártida se hicieron diversas travesías, y por primera vez se pudo calcular la masa total de hielo del continente antártico.

El 4 de octubre de 1957 los rusos lanzaron el primer satélite. Ahora cumplimos el cincuenta aniversario. Luego siguieron otros, todos de bajo peso, pero sirvieron para calcular la forma del geode, similar a la de una pera con la base en el polo sur. Los trabajos en la Antártida culminaron en 1961 con el Tratado Antártico, un pacto para la paz y la ciencia. Allí no pueden operar las multinacionales del petróleo.

DESCUBRIMIENTOS

El Año Geofísico Internacional fue precedido por algunos **descubrimientos**:

- 1949-1952: La expedición de Noruega, Inglaterra y Suecia hizo disparos sísmicos para medir el espesor de los glaciares antárticos. Midieron el espesor de los hielos marinos, hicieron estratigrafía de nieve y registraron los desplazamientos de hielo.
- 1954: W. Dansgaard, de la Universidad de Copenhague, estudió la composición isotópica de la nieve; con ello consiguió un método muy preciso de datación, que permite conocer los cambios estacionales de la nieve depositada.
- 1966: Se logran testigos de hielo, de una profundidad de 1.387 metros, en Camp Century, al noroeste de Groenlandia. Esto permite reconstruir la historia climática global a partir de los sedimentos de nieve.
- 1971: Lanzamiento del Earth Resources Technology Satellite y sus sucesores. Permiten construir el mapa de hielos en zonas nunca exploradas y la deriva de los hielos marinos.
- 1985: En la base Vostok antártica, rusa, una perforación profunda del hielo

permite abarcar un ciclo completo glacial de 150.000 años. Hay una buena correlación entre la señal de temperatura por método isotópico y la concentración del gas de efecto invernadero.

- 1985: Descubrimiento del agujero antártico de ozono por Farman, Gardiner y Shanklin, del British Antarctic Survey.
- 1986: Descubrimiento del primer dinosaurio de la Antártida, en la isla Jame Ross (Olivero, E.; Scasso, R.; Rinaldi, C.).
- 1992: El proyecto europeo de perforación del hielo GRIP

en Groenlandia alcanza la base de roca y descubre los efectos Dansgaard-Oeschger, cambios rápidos de clima de 100 años o menos.

- 2004: EPICA, el proyecto europeo de perforación del hielo antártico, alcanza la profundidad de 3.270 metros. Se llega virtualmente a la base de roca en Dome C (Concordia). Abarca unos 900.000 años de historia del clima.

- También en 2004, en el Ártico, en Lomonosov Ridge, se consiguen los sedimentos árticos más profundos, a 233 kilómetros del polo norte; un archivo que abarca cuarenta millones de años del pasado.



Midiendo el espesor del hielo flotante con una sonda helicoidal.

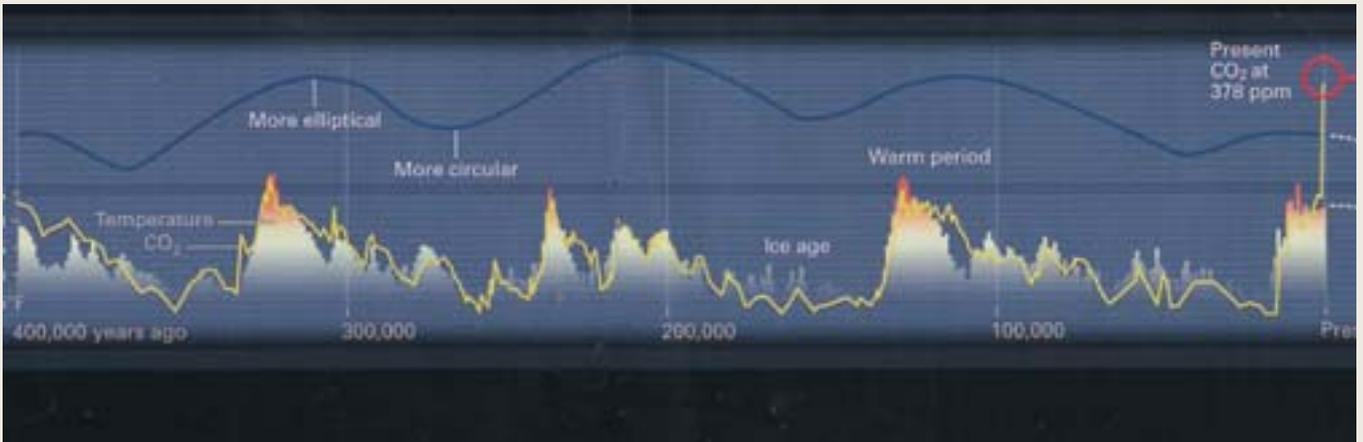
CUARTO: 2007-2008

Llega en un momento crítico de la historia del planeta debido al calentamiento global. Servirá para mostrar la gran importancia que tienen las regiones polares como sensores muy sensibles de los cambios del planeta.

Se han seleccionado seis objetivos fundamentales:

- Determinar la situación ambiental actual en las regiones polares.
- Cambiar a mejor las condiciones medioambientales, pero incluyendo además cambios sociales.
- Estudiar mejor los enlaces e interacciones entre las regiones polares y el resto del globo.
- Investigar las fronteras de la ciencia en las regiones polares.
- Cómo usar la situación de ventaja de las regiones polares para instalar observatorios que estudien el interior de la Tierra, las auroras, el Sol y el cosmos.
- Analizar la sostenibilidad de las sociedades humanas circumpolares, sus procesos culturales, históricos y socia-

Las expediciones terrestres son importantes, pero la pauta la dan los satélites



Sondeo del Vostok (base rusa) en la Antártida. Abarca 400.000 años. Muestra los ciclos de Milankovitch durante este periodo. El gráfico avanza desde la izquierda (hace 400.000 años) hasta el presente. Registra los ciclos de Milankovitch en temperatura del aire y Co2. Se observan cuatro ciclos de 100.000 años cada uno. Según el gráfico nos acercamos a una nueva era glacial. De momento, al contrario, la temperatura aumenta.
(Foto: CNRS. París.)

les, y concretar su contribución a la diversidad cultural global y de ciudadanía.

GRANDES ESPERANZAS

Sin duda los satélites son lo más importante. Las expediciones terrestres son necesarias, pero la pauta la dan los satélites. El último descubrimiento en 2007 lo confirma: los lagos subglaciares de la Antártica, detectados por el ICESat, de la NASA. Ya conocíamos los lagos Vostok

Los lagos subglaciares de la Antártida han sido detectados por el ICESat de la NASA

(90° E) y el Sovetskaya, estáticos bajo el hielo. Ahora el ICESat descubre que la superficie de los glaciares antárticos varía de altitud en varios metros, con sus elevaciones y depresiones. Al mismo tiempo observamos que hay glaciares

que avanzan hasta 100 metros/año. La explicación son lagos subglaciares, de hasta 500 kilómetros de longitud, con agua fundida sobre la roca, que lubrica al glaciar, mientras se desliza hacia el mar de Ross.

Con razón es mucho lo que esperamos del cuarto Año Polar Internacional.

Pascual BOLUFER

(Asociación Española de Periodismo Científico. Instituto Químico de Sarriá, Barcelona)



Lo nunca visto: al sur de Groenlandia un cultivo de patatas. Los glaciares se funden más aprisa de lo previsto.

Bibliografía

- Barganza, K.: "Simple indices of global climate variability and change". Climate Dynamics, DOI, 10, 1007/2003.
- Bolufer, P.: "El hielo polar observado por el Cryosat". "Tecno Ambiente", número, 153. Tiasa. Madrid, 2005.
- Charney, J.G.: "The feasibility of a global observation and analysis experiment". Bull.Amer. Meteorol. Soc. 47, 200-220, 1966.
- Doos, B.: "El primer experimento mundial del GARP, un modelo de cooperación internacional". Boletín OMM, página 213-221. OMM, 2004.
- Goody, R.: "Testing climate models". Bull.Amer. Meteorol. Soc. 79, 2541-2549.1998.
- Koike, R.: "El periodo mejorado de observaciones coordinadas". Boletín OMM, abril, OMM, 2004.
- Shapiro, M. A.: "El Thorpex: un programa mundial de investigación atmosférica para el siglo XXI". Boletín OMM, OMM, 2004.



Desde su puesta en servicio el buque de investigación oceanográfica "Hespérides" ha realizado numerosas campañas, habiendo navegado más de 300.000 millas.

España está presente en sus aguas desde 1603

LA IRRESISTIBLE ATRACCIÓN DE LA ANTÁRTIDA

ATHE IRRESISTIBLE ATTRACTION OF ANTARCTICA

Summary: Antarctica is one the legendary sites highlighted during this International Polar Year. Spain has had a constant presence in the Antarctic waters since 1603 to date. The "Juan Carlos I", considered as a "great scientific center" and the "Gabriel de Castilla", dedicated to research and topographic survey works are both stationed there, supported by the oceanographic vessels "Hespérides", "Las Palmas" and "Sarmiento de Gamboa". At this particular occasion, the scientific teams are engaged in a new mission: exploring the virgin mountain ranges of the hinterlands of the frozen continent. We would like to commemorate from here the most salient exploration journeys and achievements of the past and the significant resources that the Spanish State is allocating to this endeavor to contribute new knowledge pertaining to the ocean, ice, the atmosphere, outer space and in short, to scientific advancement.

El Año Polar Internacional tiene en la Antártida uno de los principales puntos de atracción. La presencia de España en sus aguas es constante desde 1603 hasta la actualidad. Allí ubica las bases "Juan Carlos I", considerada como "un gran centro científico" y la "Gabriel de Castilla", donde se realizan trabajos de investigación y levantamientos topográficos, con el apoyo de los buques oceanográficos "Hespérides", "Las Palmas" y "Sarmiento de Gamboa". En esta ocasión los esfuerzos se encaminan en alcanzar las inexploradas montañas del interior del continente helado. Recordamos aquí las más importantes exploraciones y logros llevados a cabo y los recursos que el Estado destina para aportar nuevos conocimientos en áreas como el océano, el hielo, la atmósfera, el espacio, en definitiva, por los avances científicos.

El Año Polar Internacional, aportará **nuevos conocimientos** en campos clave como el terreno, el océano, el hielo, la atmósfera, el espacio, las comu-

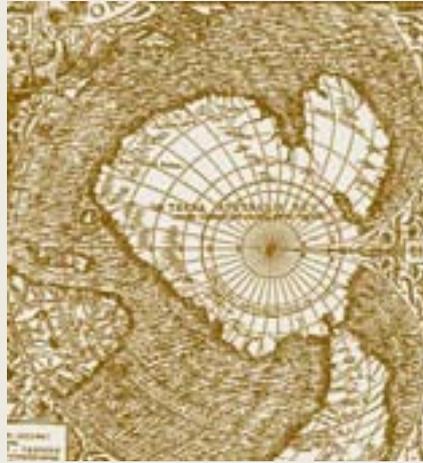
nidades polares y la educación y divulgación. Contribuirá a una mejor comprensión de los temas polares y al desarrollo de nuevos sistemas de observación o a la me-

jora de lo hasta ahora existente. Parece por tanto oportuno que recordemos aquí algunas de las exploraciones que hasta ahora se han llevado a cabo en la Antártida.

LOS PRIMEROS NAVEGANTES

Los primeros hombres en intuir que la Tierra era redonda y que existía un continente en el hemisferio austral fueron los griegos, entre ellos el filósofo Aristóteles, el geógrafo Ptolomeo y el historiador Herodoto. Esta tesis la siguieron más tarde Cicerón y Pomponio Mela. Tras el descubrimiento de América por Colón en 1492 es **Hernando de Magallanes**, al descubrir el estrecho que lleva su nombre, el primero que alcanza tales latitudes australes.

Posteriormente, el inglés **Francis Drake**, en su viaje alrededor del mundo a bordo del "Goldeln Hind" en 1579, es empujado por los fuertes vientos hacia el sur del cabo de Hornos, descubriendo el



Mapa de la Antártida grabado por Orontius en 1531. Tiene cierta semejanza con la realidad.

paso que lleva su nombre: paso o estrecho de Drake.

Unos años más tarde, en 1616, los navegantes holandeses **William Shouten** y **Jacob Lemaire**, con el navío "Unity" y el yate "Horn" descubrieron una pequeña isla cercana a la Tierra de Fuego a la que llamaron isla de los Estados, y al seguir navegando doblaron un cabo situado en el extremo sur de aquéllas al que pusieron por nombre cabo de Horn, en honor a la ciudad donde había nacido Shouten. El cabo Horn es el que en español se conoce como cabo de Hornos.

La cartografía del siglo XVI (Orontius, 1531) nos muestra una Antártida con cierta semejanza a la realidad, y el territorio es conocido como *Terra australis re*. En el mapamundi de **Abraham Ortelius** de 1579, titulado *Typus Orbis Terrarum*, las tierras australes están muy cercanas al continente americano y se extienden a lo largo de todos los meridianos. Abraham Ortelius las llama *Terra australis nondum cognita* y su extensión es considerablemente mayor, superando en sus extremos la latitud del trópico de Capricornio. La cartografía actual, lógicamente, nos da una imagen más exacta de la realidad antártica.

Sin embargo, una antigua teoría sobre los continentes, debida al geógrafo y meteorólogo alemán **Alfred Wegener** (1880-1930), publicada en 1915 y descrita años más tarde por Santiago Hernández Yzale, nos describe los cambios experimentados por los continentes, cuando hace doscientos millones de años estaban agrupados en uno solo llamado Pangea.

A partir del Carbonífero superior comenzaron a producirse **cambios en los continentes**. En el hemisferio norte se formó Laurasia y en el sur Gondwana. Este último continente estaba formado por Sudamérica, Australia, la India y la Antártida, con Madagascar y Ceilán llenando los espacios vacíos. Una mirada a un mapa universal nos inclina a admitir que la tesis de Wegener bien podría tener algún fundamento.

El almirante Gabriel de Castilla y el piloto Hernando Lamero, los primeros españoles en llegar a aquellas latitudes

LA PRESENCIA DE ESPAÑA

José María Martínez Hidalgo nos recuerda que la presencia de España en aguas por debajo de los 60° de latitud sur se remonta a 1603 cuando el almirante español **Gabriel de Castilla** y el piloto **Hernando Lamero** viajando en las naves "Cierzo Volante" y "Buena Nueva" fueron llevados por el mal tiempo, los vientos y las corrientes, desde las cercanías del cabo de Hornos hasta sobrepasar las latitudes de las Shetland del Sur en el paralelo 64°. Los fuertes vientos del paso Drake le llevaron hasta esa extrema latitud, a las islas Shetland del Sur, de donde logró salir para contarlo, como señala Calvo Roy. Aunque Castilla llegó allí en marzo de 1603, de su viaje no ha existido mucha información hasta los tiempos contemporáneos en los que se ha dado su nombre a una de las dos bases españolas que existen en la Antártida.

Por otra parte, también hay que

tener en cuenta el viaje de la carabela "San Lesmes", separada definitivamente de la flota de García Jofre de Loaisa (1525). Amancio Landín Carrasco, basándose en los estudios realizados por dos investigadores, el australiano Robert Landom y el francés Roger Hervé, opina que **Diego Alonso de Solís**, que por enfermedad había relevado en el mando de la "San Lesmes" a Francisco de Hoces, intentó volver a España a través de Magallanes, pero ante la imposibilidad de embocar el estrecho, rodeó el

continente por el sur y descubrió la isla de Santa Inés en más de 53° de latitud austral y llegó al estrecho de Drake y a las islas Shetland del Sur, mas allá de los 62°, no lejos de la tierra antártica. Los vientos intermitentes del sudeste forzaron a la carabela a navegar al noroeste, hasta avistar la costa sudo-oriental del archipiélago neozelándes.



La corbeta española "Atrevida", al mando de Alejandro Malaspina, entre hielos antárticos, en latitud 52° 13' S, el 28 de enero de 1794.



Mapa grabado por Abraham Ortelius en 1579: *Typus Orbis Terrarum*. La Antártida, llamada "Terra Australis Nondum Cognita", se extiende a lo largo de todos los meridianos y en sus extremos sobrepasa en latitud el círculo polar antártico

En el naufragio del "San Telmo", el primero que se produjo en la Antártida, murieron la totalidad de sus 644 tripulantes

bido, entre otras instrucciones del Almirantazgo inglés, las siguientes: *Prosiguiendo sus descubrimientos... todo lo cerca que pueda del polo, hasta circunnavegar el globo*. Desde el cabo de Buena Esperanza navegan hacia el sur hasta cruzar el círculo polar antártico (67° 15' S) el 17 de enero de 1773. Cook y los suyos no pueden navegar más hacia el sur porque una gran barrera de hielo impide el paso, por lo que se dirige hacia el norte. Al año siguiente intenta de nuevo alcanzar una posición más próxima al Polo Sur y el 30

VIAJES MÁS NOTABLES

Ante la imposibilidad de reseñar en este trabajo a todos los exploradores de la Antártida, comentaremos brevemente los viajes a nuestro juicio más notables.

- El famoso navegante **James Cook**, conocido como el Capitán Cook, en su segundo viaje (1772-1775) con los buques "Resolution" y "Adventure" había reci-

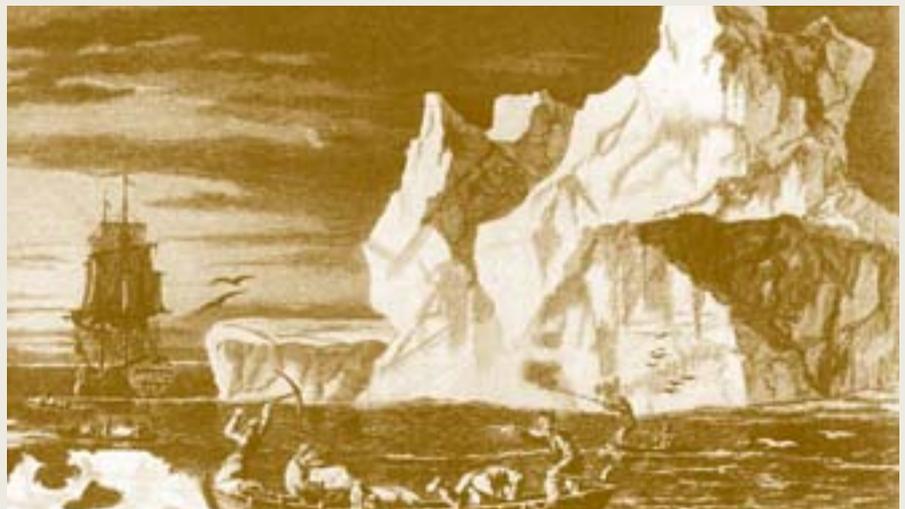
Roald Admunsen alcanza el Polo Sur geográfico en 1909, derrotando a Peary y a Scott



El capitán Durmont d'Urville descubre Tierra Adelaida en 1840.



Mapa del hemisferio austral realizado por el capitán Cook en 1772. El dibujo de la Antártida presenta notables errores. Australia figura como Nueva Holanda



El "Resolution", al mando del capitán Cook, cruza el círculo polar antártico el 17 de enero de 1773.

LA TRAGEDIA DEL "SAN TELMO"

En el año 1803, el navío español "San Telmo", al mando del brigadier Rosendo Porlier, que desde Cádiz se dirigía a Lima para sofocar una rebelión, tras doblar el cabo de Hornos fue empujado hacia el sur por un tremendo temporal. Al parece, el "San Temo" fue arrastrado por vientos a las costas de la isla llamada posteriormente Livingstone, de las Shetland del Sur, en donde murieron la totalidad de sus 644 tripulantes.

Posteriormente el capitán inglés William Smith tomó posesión de aquellas tierras para Inglaterra y recogió algunas maderas del "San Telmo" y las transportó a Inglaterra. Más adelante, el cazador de focas James Wedell descubrió el mar que lleva su nombre y también halló restos del naufragio del "San Telmo". Al parecer, este naufragio fue el primero que se produjo en la Antártida.

Sobre el viaje de San Telmo tengamos presente también lo escrito por el marino inglés James Wedell en 1825 (*A voyage toward the south*, Londres, 1825): *Fueron hallados varios restos de un naufragio en las islas del oeste (del archipiélago de las*

Shetland del Sur), aparentemente del escantillón de un buque de 74 cañones, lo que hace muy probable que éstos sean los restos de un buque de guerra español de esa categoría que ha estado perdido desde 1819.

El 11 de marzo de 1819 salía de Cádiz la llamada División del Mar del Sur, compuesta por cuatro buques: las fragatas "Prueba" y "Primorosa Mariana" y los navíos "San Telmo" y "Alejandro I". El "San Telmo" era un navío de 74 cañones construido en los astilleros de El Ferrol en 1788-89 por el sistema de Romero Landa. Luis Mollá, en un artículo publicado en la "Revista General de Marina", nos recuerda la tragedia del "San Telmo", así como el "Proyecto San Telmo", llevado a cabo durante el verano austral de 1993 por el profesor Manuel Martín

Bueno, catedrático de la Universidad de Zaragoza, con el propósito de encontrar algún indicio acerca del "San Telmo". Lamentablemente, la expedición no halló ninguna prueba acerca de las circunstancias del naufragio.



Navío "San Telmo" (interpretación de Berenguer). Ilustración del Museo Naval de Madrid.

de enero de 1774 Cook, alcanza los 71° 10' Sur. La barrera de hielo le impide de nuevo seguir avanzando hacia el sur y emprende el regreso hacia el norte.

- En 1823, **James Wedell**, un cazador de focas, alcanza los 74° 15' Sur y descubre el mar que lleva su nombre.

- **Jules Dumont d'Urville**, oficial

En 1821 se mataron unas 321.000 focas y sólo en la campaña 1937-38 se cazaron más de 46.000 ballenas

de la marina francesa, que ya se había hecho célebre por haber hallado la Venus de Milo, con el "Astrolabe" y el "Zelee" (expedición de 1838 a 1843) descubre la Tierra Adelaida.

- Más tarde vendrá la expedición de **Wilkes** (1838) a la que sigue la desdichada expedición del británico **James Clark Roos** con el "Erebus" y el "Terror" (1839-1843). Expedición a la que se busca durante diez años gracias al empeño de la esposa de Roos, lady Jane Franklin.

- Por fin, en 1909 **Roard Admunsen** alcanza el Polo Sur geográfico, derrotando a **Peary** y a **Scott**.

- En esta rápida mirada a los expedi-

ciones australes, tenemos que recordar también a **Ernest Shackelton**, en mi modesta opinión un explorador gigante, que tras haber participado en tres exploraciones antárticas, en 1915 realizó una gesta extraordinaria en su intento de efectuar la travesía con el "Endurance" desde el mar de Wedell al mar de Ross, pasando por el Polo Sur, y aunque no lo consiguió, no perdió ni un solo hombre. El 5 de enero de 1922 moría Shkelton repentinamente a bordo del "Quest" cuando se disponía a emprender una nueva expedición. Por expreso deseo de su esposa fue enterrado en la Antártida.

MISIONES ESPAÑOLAS

Además de los hechos ya reseñados, creemos necesario anotar algunas de las fechas clave en las que españoles han desarrollado misiones en la Antártida, ya

El explorador Ernest Shackelton participó en tres exploraciones australes

haya sido de manera oficial o colaborando con en misiones con otros países.

- Tras la Segunda Guerra Mundial, algunos países comienzan a tomar posiciones en torno al continente antártico, quizás alguno de ellos con el propósito de explotar sus riquezas. Sin embargo, en 1959 se firma el **Tratado Antártico**, por el que se pretende **conservar la Antártida libre de fines comerciales**. No vamos a entrar en detalles, pero subrayemos que fueron 39 los países firmantes. El acuerdo básicamente sustenta que todas las tierras y mares al sur del paralelo 60° Sur son patrimonio de la ciencia y continente desnuclearizado. Hay que subrayar que España fue miembro no consultivo a partir de marzo de 1982 y en 1984 se adhirió a la Convención sobre la Conservación de los recursos vivos antárticos; así, podía recibir información pero no tenía derecho a voto. Como para tener derecho a voto era necesario establecer una base permanente y efectuar investigaciones, se preparó una investigación científica al tiempo que se planeaba la **base logística "Juan Carlos I"** en el verano de 1988 al **mando del capitán de navío Manuel Catalán**.

El Tratado Antártico pretende conservar el continente libre de fines comerciales

- El 20 de septiembre de 1988, reunida en París la Asamblea del Tratado de la Antártida, aceptó la candidatura de España para **formar parte del Estatuto Consultivo Antártico**, lo cual permitió a nuestro país intervenir en lo sucesivo en la toma de posiciones sobre los temas que se refieren al Tratado de 1961 y el Convenio adicional que contempla, entre otras cuestiones, los recursos vivos y minerales de aquel continente. Con ello finalizó la época en la que los científicos españoles se veían obligados a realizar sus experiencias en medios ajenos.

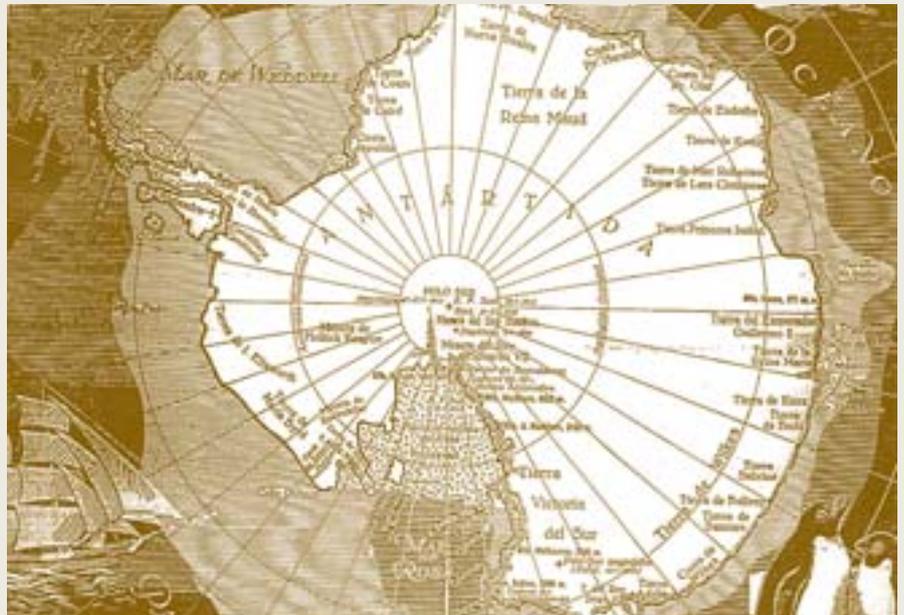
- Recordemos algunos de estos pioneros: en 1959 el profesor **Luis Aldaz**, del Instituto Español de Meteorología, estuvo trabajando en la base “Admunsen-Scott”.

- En 1982, un grupo de entusiastas admiradores de la Antártida fletaron la goleta de tres palos “Idus de Marzo”, y al mando de nuestro buen amigo y compañero el capitán de la marina mercante **Javier Babé**, tras un viaje accidentado, consiguieron llegar a la Antártida y regresar a pesar de las dificultades que experimentó la expedición.

- Posteriormente, ya en 1984, **Josefina Castellví**, **Antonio Ballester**, **Marta Estrada** y **Juan Comas** participaron en actividades científicas a bordo del rompehielos argentino “Almirante Irizar”. Durante algún tiempo los científicos españoles se vieron obligado a realizar sus trabajos en barcos no españoles, en los que fueron bien acogidos. Al construirse las bases españolas han continuado trabajando e investigando en las mismas.

- Entre 1986 y 1987 se organizó la **primera expedición científica española**, con el patrocinio del **Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación**, con los buques pesqueros “Pescapuerta Cuarto” y “Nuevo Alcocero”, que desde Vigo se dirigen a Ushuaia

La primera expedición científica española tuvo el patrocinio del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación



Mapa del continente antártico elaborado hacia 1950.

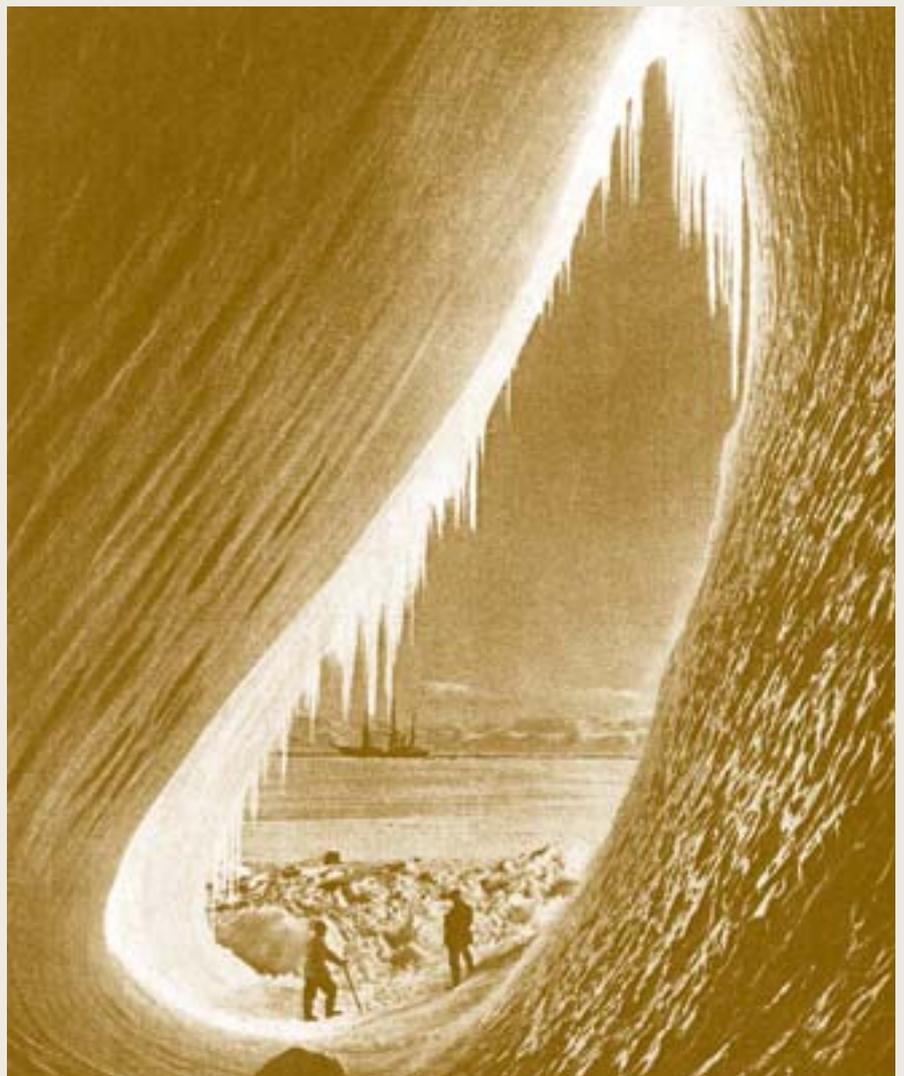
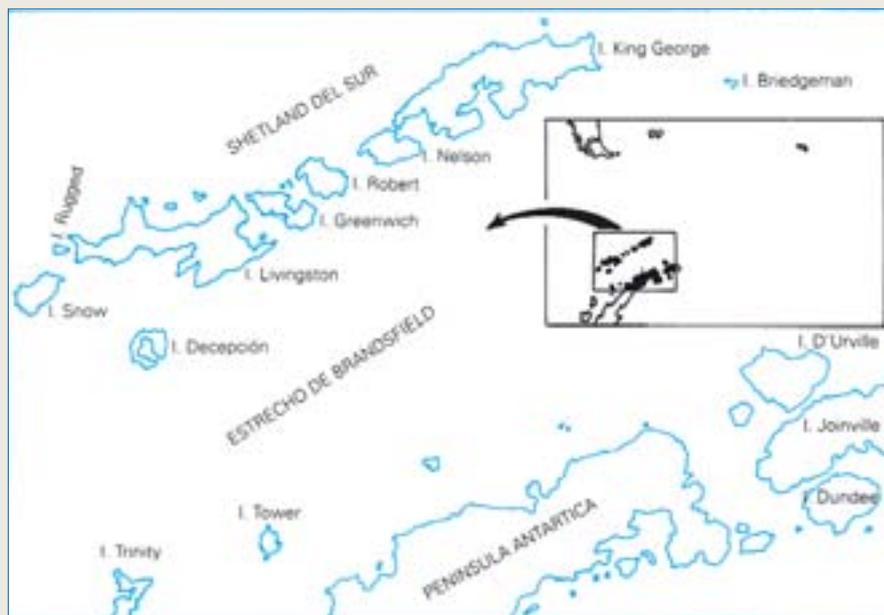


Foto tomada por la expedición del capitán Scott (1910-1913) en una gruta formada en el interior de un iceberg.

La base permanente "Juan Carlos I" es considerada como una "gran instalación científica"

y posteriormente a diversos lugares de la Antártida para realizar la campaña de investigación "Antártida 8611", cuyos pormenores están descritos en un magnífico libro titulado *Un viaje a la Antártida. Primera expedición científico-pesquera*, editado por el propio Ministerio, en el que colaboraron diversos científicos.

• **Manuel Catalán Pérez Urquiola**, almirante de la Armada española y doctor en Ciencias Físicas, ha mandado en varias campañas los buques de investigación oceanográfica "Las Palmas" y "Hespérides". Ha sido también director del Real Instituto y Observatorio de la Armada. Tiene un acreditado currículo científico y en su trabajo titulado *La Terra Australis* ha escrito lo siguiente: *La investigación antártica resulta crucial para el estudio del campo magnético y de las mareas terrestres. Serían de difícil comprensión los fenómenos de circulación atmosférica y, prácticamente imposible, el estudio de ciertas radiaciones cósmicas relacionadas con el preocupante problema del "agujero de ozono", que penetran en esta región, debido al poco espesor de su atmósfera y a la débil intensidad del campo magnético terrestre sobre ellas.*



Mapa del archipiélago de las Shetland del Sur, en las que se encuentran las bases antárticas españolas "Juan Carlos I" y "Gabriel de Castilla" (Livingstone y Decepción respectivamente). La base "Juan Carlos I" está gestionada por el Ministerio de Ciencia y Tecnología y la base "Gabriel de Castilla" lo está por la División de Operaciones del Estado Mayor del Ejército de Tierra.

BASES

"Juan Carlos I"

De acuerdo con las informaciones facilitadas por el Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), la base fue abierta en enero de 1988, y aunque nació como una instalación modesta (unos sesenta metros cuadrados) ha ido creciendo hasta sobrepasar los trescientos, entre zonas habitables, laboratorios y servicios. En

la actualidad está considerada como una "gran instalación científica" por el Ministerio de Ciencia y Tecnología.

La base está ocupada únicamente durante el verano austral, desde mediados de

La base "Gabriel de Castilla" apoya los trabajos de coordinación en la Antártida

EL NEGOCIO DE LA CAZA DE FOCAS Y BALENAS

Junto a los grandes exploradores llegaron también a los mares del hielo los grandes depredadores, nos referimos a los cazadores de focas y ballenas. Las descripciones que en 1819 hizo William Smith de la existencia de grandes manadas de focas y de la abundancia de cetáceos, atrajo a multitud de gentes que acudieron a aquellas zonas para obtener grasa animal. Hernández Yzal afirma que **en 1821 se mataron unas 321.000 focas sin distinción de sexo o tamaño.**

Por lo que se refiere a la caza de **ballenas**, desde muy antiguo la caza de las mismas ha sido una lucrativa aunque arriesgada actividad, especialmente antiguamente cuando el arponeo se ejecutaba a mano desde una pequeña embarcación. Como señala Modesto Rivera, la caza de la ballena se inicia en la Edad Media por cántabros y vascos. Las ballenas se avistaban desde una atalaya y seguidamente se ponía en marcha la flota local hasta capturar la ballena. A partir de mediados del siglo XVI las ballenas empezaron a escasear y los pescadores vascos navegaron hasta lograr encontrarlas, especialmente en las costas de Terranova y la península de Labrador.

Posteriormente, la caza de las ballenas se extendió a los mares australes, entre ellos a los fríos mares de la Antártida y muy especialmente a la isla **Decepción**, que en opinión de algunos es el mejor puerto natural de la Antártida ya que el acceso es sumamente estrecho, con lo que el interior está totalmente protegido.

Un gráfico publicado en 1992 por Antonio Calvo (*La Antártida Catedral del hielo*) nos muestra una serie estadística de la caza de ballenas desde 1906 hasta 1947. De acuerdo con la misma, **sólo en la campaña 1937-1938 se cazaron más de 46.000 ballenas**, y en varias campañas se superaron los 30.000 ejemplares, lo que da una idea del enorme número de ballenas que han sido capturadas por los buques balleneros. Han existido y existen diversos organismos internacionales para regular su caza, como la Comisión Ballenera Internacional; sin embargo, algunos países como Islandia, Noruega, Japón, entre los que tienen una mayor actividad en la caza de ballenas, operan por su cuenta, no admitiendo limitaciones de caza.

BUQUES OCEANOGRÁFICOS

“Hespérides”

Es un buque de investigación oceanográfica (BIO) que forma parte de la Armada y tiene su base en Cartagena. Construido en Cartagena y se botó el 12 de marzo de 1990, actuando como madrina S. M. la Reina Doña Sofía. Fue entregado a la Armada el 16 de mayo de 1991. Tiene 82 metros de eslora, 14 de manga y 2.790 toneladas de desplazamiento. Su velocidad máxima es de 15 nudos. Puede alojar a 30 científicos, además de la tripulación. Su casco está reforzado lo que le permite navegar entre hielos de hasta 40 centímetros de espesor.

Desde su puesta en servicio, y según la información del CSIC, ha realizado numerosas campañas de investigación, habiendo navegado más de 300.000 millas. Se han alojado en el mismo más de un millar de investigadores. En este Año Polar irá por primera vez al Ártico desarrollando un programa de biología marina y otro de geodesia.

El buque de investigación oceanográfica (BIO) “Las Palmas” está acondicionado para misiones de apoyo y científicas.



“Las Palmas”

Fue el primer buque (BIO) español de investigación oceanográfica que participó en las misiones científicas en la Antártida durante las campañas 1988-89, 1989-90 y 1990-91. El “Las Palmas” era un antiguo remolcador de la Armada que fue acondicionado para misiones de apoyo y científicas que debía desempeñar en la Antártida. En las citadas campañas llevaba además de la tripulación a veintidós científicos que realizaron estudios de batimetría y medicina.

“Sarmiento de Gamboa”

Su construcción fue autorizada el 12 de marzo del 2004. Fue presentado por el presidente del Gobierno, José Luis Rodríguez Zapatero, botado el 30 de enero de 2006 en presencia de Su Majestad la Reina Doña Sofía. Tiene una eslora de 70,50 metros y está dotado de posicionamiento dinámico, lo que le permite mantenerse en posición fija con gran precisión. Construido por Construcciones Navales P. Freire su incorporación al Año Polar, como ha subrayado la ministra de Educación y Ciencia, “supondrá un importante refuerzo a la investigación oceanográfica española”.

noviembre hasta principios de marzo, aunque se mantienen registros automatizados durante todo el año. Como todas las instalaciones antárticas españolas, tiene como objetivo las actividades de nuestro país en la Antártida, en particular la realización de los proyectos de investigación científica que coordina el Subprograma de Investigación en la Antártida, del Programa Nacional de Recursos Naturales

La base está instalada en la isla Livingston, de las Shetland del Sur. La pri-

Los buques oceanográficos de la Armada utilizados en la investigación científica son el “Hespérides”, y como apoyo logístico, el “Las Palmas”

mera unidad de la base se montó en enero de 1988, siendo Jaime Ribes el primer jefe y ocho personas más, entre ellas Antonio Ballester y Josefina Castellví. Ese mismo año, Antonio Ballester sufrió un ataque cerebral y Josefina Castellví pasó a coordinar las investigaciones de la base. En la campaña siguiente, nuestro buen amigo y compañero Elías Meana fue nombrado jefe de la base, en tanto que Josefina Castellví ejerció como directora científica. En 1990, Josefina Cas-



La incorporación al Año Polar del "Sarmiento de Gamboa" constituye un importante avance para la investigación oceanográfica española.

tellví fue nombrada gestora del Plan Nacional Antártico.

"Gabriel de Castilla"

Siguiendo con la información del CSIC, la base, entonces refugio militar "Gabriel de Castilla", se instaló en la isla Decepción, al sur de la isla Livingston, entre finales del 1989 y principios de 1990, con el objeto de apoyar los trabajos de investigación y levantamientos topográficos que allí se estaban realizando en ese momento.

La misma fuente informa que la base está gestionada por la División de Operaciones del Estado Mayor del Ejército de Tierra que, asimismo, organiza y dirige la campaña, siendo coordinada ésta, en cuanto a investigación científica se refiere, por el Comité Polar Español.

Ricardo ARROYO RUIZ-ZORRILLA

Bibliografía

- Bautista González, Juan: España en la Antártida. 2001.
- Brosse, Jacques: La vuelta al mundo de los exploradores. 1983
- Calvo Roy, Antonio: La Antártida, catedral del hielo. 1993

El recientemente presentado "Sarmiento de Gamboa", del Ministerio de Educación y Ciencia, se ha incorporado ya al Año Polar

- Capdevila, Ricardo: Antártida. Más allá del fin del mundo. Ushuaia, 2001.
- Cacho, Javier, y Sainz de Aja, M.^a Jesús: Antártica. El agujero de Ozono. 1989.
- Catalán Pérez Urquiola, Manuel: España y la investigación científica en la Antártica. La Terra Australis, en Viaje a la Antártica, de José Ramón Larburu. 1996.
- Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Unidad de Tecnología Marítima. Buques oceanográficos.
- Correo Polar. Sociedad española de filatelia polar. El aufragio del "San Telmo". 1995.
- Fuchs, sir Vivian: Los hombres del hielo. 1987.
- G. E. R. Deacon: Océanos. 1965.
- Greenfell Price, A: Los viajes del capitán Cook. 1985.
- Imbert Bertrand: El gran desafío de los polos. 1990.

- Larburu Echaniz, José Ramón: Viaje a la Antártica. 1996.
- Landín Carrasco, Amancio: España en el mar. Padrón de descubridores. 1992.
- Martínez Hidalgo, José María: Enciclopedia General del Mar.
- Martínez Shaw, Carlos y otros: EL Pacífico español. 1988.
- Ministerio de Educación y Ciencia: Año Polar Internacional. <http://www.Aspain.es/default.html>.
- Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación: Un viaje a la Antártida.
- Expedición científico-pesquera española. 1990.
- Ministerio de Defensa. <http://www.armada.mde/es>. Armada española. Buques de investigación "Bio LasPalmas" y "Bio Hespérides". Características.
- Mollá Ayuso, Luis: "El San Telmo", una historia sin fin. Revista General de Marina. Enero-febrero, 2002.
- Nogueira, Charo: Viaje a la Antártica. Vida y secretos de un continente amenazado. 1997.
- Saccomano, Guillermo: www.Ernest-HenryShakelton.
- Rearte, Soledad: "Proa". Revista de la Liga Naval, número 152.

La Campaña de la goleta "Argus"

Un viaje a la pesca del bacalao por los grandes bancos

de Terranova y Groenlandia

Autor: Alan Villiers • Editorial: Trea (www.trea.es) • Páginas: 374

Los barcos pertenecen a una de las cinco categorías en las que el sociólogo Erwin Goffman dividía a las instituciones totales (otros ejemplos: residencias de ancianos, cárceles, cuarteles, hospitales psiquiátricos, conventos...). Hay muchas clases de barcos, pero los bacaladeros que faenaban en Terranova a mediados del siglo pasado son un ejemplo arquetípico de ese concepto de institución total acuñado por Goffman.

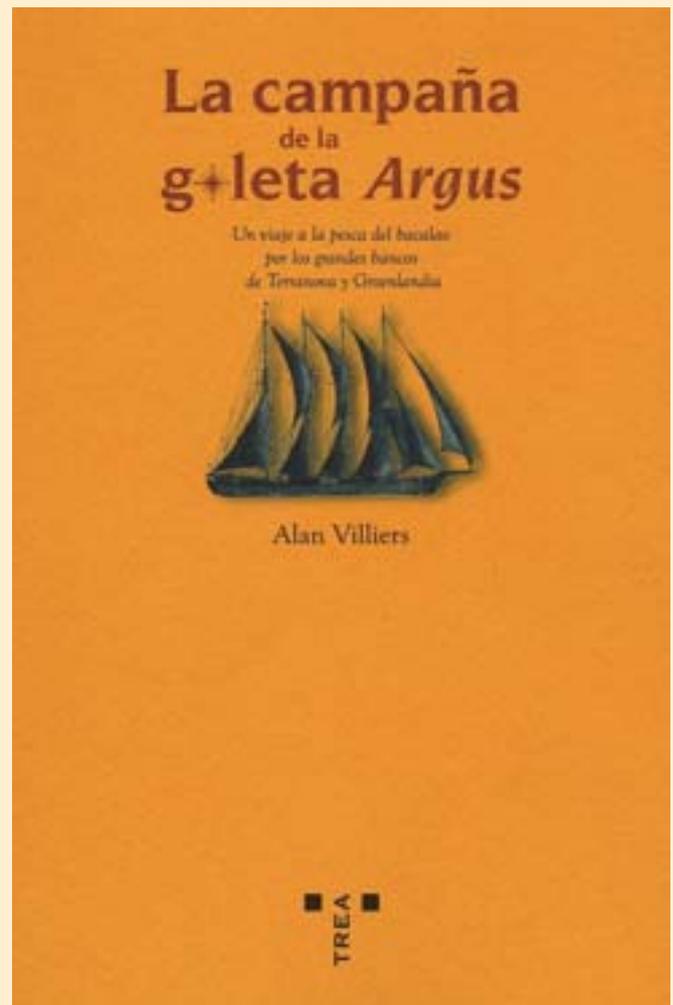
Ahora que los buenos tiempos de la pesca del bacalao en Terranova pertenecen al recuerdo y que ya quedan pocos supervivientes de aquella época para dar testimonio directo de sus experiencias, la cuidada edición que presenta Trea del libro de Alan Villiers *La campaña de la goleta "Argus"*, con sus conmovedoras fotografías en blanco y negro, nos ofrece un viaje en el tiempo para recordar a los pescadores que dedicaron su vida a una de las actividades más duras y peligrosas que se pueda imaginar: la pesca del bacalao desde los *doris*.

Los bancos de Terranova y Groenlandia en el Atlántico noroeste son un territorio mítico; en aquellas aguas los pescadores llegaban a desear que hubiera un temporal excepcional-

mente fuerte, el vagón más grande del tren canadiense de borrascas que recorría puntual el Atlántico norte cada invierno, para así poder descansar de un trabajo que les mantenía habitualmente en el límite de la extenuación.

Los peligros se sucedían uno a otro sin apenas respiro: temporales, nieblas, hielos, tráfico intenso de mercantes en la ruta de Halifax y el San Lorenzo al canal de la Mancha, jornadas de trabajo inacabables, ese es el escenario en el que hombres solitarios a bordo de pequeñas embarcaciones de un palmo de francobordo desafiaban al destino, jugándose la vida cada día para ganar su sustento.

Sociológicamente, la pérdida del conocimiento asociado a la vida campesina es uno de los dramas de la segunda mitad del siglo veinte en el mundo más desarrollado; a ella habría que añadir, quizás a una escala más modesta, la desaparición de innumerables saberes y habilidades propios del ámbito marítimo. ¿Quién podría hoy, por ejemplo, abarload navegando a vela con tiempo duro un *dori* al barco nodriza, descargar decenas de kilos de bacalao e izar la embarcación para su estiba a bordo como si tal cosa?



Para los héroes anónimos que protagonizan este libro el desafío y la aventura se habían convertido casi en una rutina. Leer estas páginas en estos tiempos planos, tibios y confortables nos deja presos de una cierta melancolía, la de la nostalgia que evoca la imagen

de un pescador solitario hablando las líneas a bordo de su *dori*, en medio de una inmensidad que, como ninguna otra, recuerda la asesina inocencia del mar, de la que nos hablaba Yeats.

Jose Manuel DÍAZ



Seguras, estables, ligeras, rápidas, con reducido consumo, de fácil transporte y dotadas de flotadores multicámara con gran capacidad de absorción al impacto.

Valiant dispone de un capacitado equipo técnico para el diseño, desarrollo, fabricación, verificación y control de fabricación de acuerdo con la norma ISO 9001:2000 para aquellos proyectos o demandas especiales. Entre nuestros clientes podemos destacar: Armada Francesa, Pompieri de Paris, RNLI, Fuerzas Armadas Españolas, Policía Marítima Portuguesa, etc.

Supporting RNLI Offshore membership



RNLI is a Registered charity
No 205823



Int. Tel.: (00351) 251 - 70 80 60* - Int. Fax: (00351) 251 - 70 80 69
e-mail: valiant@valiant-boats.com - www.valiant-boats.com



ISO9001 2000

AHORA TRASMEDITERRANEA ES

