

PLAN NACIONAL DE SERVICIOS ESPECIALES DE SALVAMENTO DE LA VIDA HUMANA EN LA MAR Y DE LA LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN DEL MEDIO MARINO. 2006 - 2009



MINISTERIO
DE FOMENTO

SECRETARÍA GENERAL
DE TRANSPORTES
DIRECCIÓN GENERAL
DE LA MARINA MERCANTE



Salvamento Marítimo

**PLAN NACIONAL DE SERVICIOS ESPECIALES DE SALVAMENTO
DE LA VIDA HUMANA EN LA MAR Y DE LA LUCHA CONTRA
LA CONTAMINACIÓN DEL MEDIO MARINO. 2006 - 2009**

ÍNDICE

I. INTRODUCCIÓN.....	5
1. PLANES NACIONALES DE SALVAMENTO.....	7
2. LA ZONA SAR DE RESPONSABILIDAD DE ESPAÑA.....	8
3. ACTIVIDAD DE SALVAMENTO MARÍTIMO Y LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN.....	11
II. FORMULACIÓN DE OBJETIVOS. EL PERÍODO 2006-2009	12
1. OBJETIVOS BÁSICOS DEL PLAN NACIONAL DE SALVAMENTO DE ACUERDO CON LA LEY	12
2. MARCO ESTRATÉGICO DEL PLAN NACIONAL DE SALVAMENTO 2006-2009	12
3. OBJETIVOS GENERALES DEL PLAN NACIONAL DE SALVAMENTO 2006-2009	13
4. OBJETIVOS ESPECÍFICOS DEL PLAN NACIONAL DE SALVAMENTO 2006-2009	13
III. PROGRAMAS.....	16
1. PROGRAMA DE MEDIOS DE SALVAMENTO Y LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN.....	17
A. PROGRAMA DE MEDIOS DE SALVAMENTO Y LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN. <i>Criterios</i>	17
B. FLOTA DE EMBARCACIONES DE INTERVENCIÓN RÁPIDA. <i>Actuaciones</i>	18
C. FLOTA DE BUQUES DE SALVAMENTO Y BUQUES POLIVALENTES. <i>Actuaciones</i>	19
D. FLOTA MARÍTIMA. <i>Situación a la finalización del PNS 2006-2009 ...</i>	20
E. FLOTA DE HELICÓPTEROS. <i>Actuaciones</i>	20

F. FLOTA DE AVIONES. <i>Actuaciones</i>	21
G. FLOTA AÉREA. <i>Situación a la finalización del PNS 2006-2009</i>	22
H. RED DE BASES ESTRATÉGICAS DE SALVAMENTO Y LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN. <i>Actuaciones</i>	22
1. Red de bases de salvamento y lucha contra la contaminación	22
2. Red de bases de actuación subacuática	23
3. Dotaciones complementarias.....	23
2. PROGRAMA DE CENTROS PERIFÉRICOS.....	24
A. PROGRAMA DE CENTROS PERIFÉRICOS. <i>Actuaciones</i>	25
3. PROGRAMA DE FORMACIÓN Y PREVENCIÓN	26
A. PROGRAMA DE FORMACIÓN Y PREVENCIÓN. <i>Actuaciones</i>	26
4. PROGRAMA DE INVESTIGACIÓN E INNOVACIÓN	30
A. TECNOLOGÍAS AVANZADAS RELACIONADAS CON LA SEGURIDAD MARÍTIMA Y EL DESARROLLO DE BUQUES.....	30
B. TECNOLOGÍAS PARA LA PRESERVACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE MARINO	31
C. TECNOLOGÍAS PARA LA SOCIEDAD DE LA INFORMACIÓN..	31
5. PROGRAMA DE COORDINACIÓN.....	33
A. ORGANISMOS CON LOS QUE ESTABLECER COORDINACIÓN	33
B. INSTRUMENTOS Y ACTUACIONES DE COORDINACIÓN ...	34
C. COORDINACIÓN EN EPISODIOS DE CONTAMINACIÓN Y EN SUCESOS DE GRAN ENVERGADURA Y COMPLEJIDAD.....	35
6. PROGRAMA DE SEGURIDAD DE BUQUES PESQUEROS.....	36
A. NECESIDAD DEL PROGRAMA	36
B. MEDIDAS DEL PROGRAMA.....	37
IV. VALORACIÓN ECONÓMICA DEL PLAN.....	39

I. INTRODUCCIÓN

El marco jurídico español en el ámbito del salvamento marítimo y protección del medio ambiente marino, conformado tanto por normas de elaboración interna, como por normas de origen internacional integradas en nuestro ordenamiento por los cauces prescritos en el artículo 96 de la Constitución, determina que el Reino de España habrá de adoptar las medidas que resulten necesarias para procurar un servicio de búsqueda y salvamento marítimo y de protección del medio ambiente marino adecuado y eficaz.

En materia de salvamento de vidas humanas en la mar, los compromisos de origen internacional asumidos por el Estado Español proceden sustancialmente del Convenio sobre Seguridad de la Vida Humana en la Mar, de 1 de noviembre de 1974 (SOLAS 74/78), del Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento (CONVENIO DE HAMBURGO 79), y de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS 1982).

Por lo que se refiere a las disposiciones de origen internacional en materia de lucha contra la contaminación del medio marino, las obligaciones básicas se contienen en el Convenio para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL 73/78), en el Convenio Internacional para la Protección del Mar Mediterráneo contra la Contaminación, de 1976, en el Convenio para la Protección del Medio Ambiente Marino del Atlántico del Nordeste (OSPAR 1992) y en el Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos (OPRC 1990).

El salvamento marítimo y la prevención y lucha contra la contaminación marina forman parte del amplio concepto de la seguridad marítima. La Unión Europea se ha mostrado dispuesta, desde el Consejo extraordinario de 25 de enero de 1993, en respuesta a los accidentes del “Aegean Sea” en A Coruña (3/12/1992) y “Braer” en las islas Shetland (5/1/1993), a reforzar las normas internacionales que regulan la seguridad de la navegación, de la vida humana en el mar y, sobre todo, la prevención de la contaminación. La piedra angular se puso con la Resolución del Consejo de 8 de junio de 1993, relativa a una política común de seguridad marítima, en la que se definían los principios fundamentales de esta política. En cumplimiento de dicha Resolución, se aprobó la Directiva 93/75/CEE, del Consejo, de 13 de septiembre, sobre condiciones mínimas exigidas a los buques con destino a los puertos marítimos de la Unión Europea o que salgan de los mismos y transporten mercancías peligrosas o contaminantes.

El naufragio del buque-tanque “Erika” el 12 de diciembre de 1999 en el Golfo de Vizcaya indujo a la Unión Europea y por ende a sus Estados miembros a profundizar en medidas de seguridad marítima, no sólo de carácter preventivo, como la retirada anticipada de buques petroleros de casco único, sino también de carácter operativo tal como la Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2002, relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento e información sobre el tráfico marítimo y por la que se deroga la Directiva 93/75/CEE, norma en la que se prevén medidas a tomar en caso de condiciones meteorológicas adversas o incluso la definición e implantación de lugares de refugio.

Posteriormente, el naufragio del buque-tanque “Prestige” el día 19 de noviembre de 2002 en aguas de Finisterre conllevó el adelanto en la entrada en vigor de las disposiciones anteriores.

El Plan Nacional de Servicios Especiales de Salvamento de la Vida Humana en la Mar y de la Lucha contra la Contaminación del Medio Marino cuya aprobación, a propuesta del Ministro de Fomento, corresponde al Gobierno, contiene dos servicios públicos diferenciados, el salvamento de vidas en la mar y la protección del medio ambiente marino, si bien, debido a su imbricación, la redacción del Plan Nacional comprende ambos servicios. La entidad pública empresarial Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima es el organismo encargado de la prestación de los servicios para llevar a cabo dicho Plan Nacional.

Las leyes de origen interno que desarrollan la competencia atribuida al Estado por la Constitución, en materia de Marina Mercante, son principalmente dos: la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, y la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, modificada por la Ley 62/1997, de 26 de diciembre.

La Ley 27/1992, de 24 de Noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, establece en su artículo 87.1 que “(...)el Servicio Público de Salvamento de la Vida Humana en la Mar y Lucha contra la contaminación del medio marino se prestará por la Administración General del Estado y por las restantes Administraciones Públicas, en el ámbito de sus respectivas competencias, de acuerdo con el principio de coordinación, e instrumentado a través de los Planes y Programas correspondientes que deberán contemplar de manera integrada las actuaciones de cada una de las Administraciones implicadas.”

La misma Ley 27/1992 proclama en el punto 2 del su artículo 87 que, al objeto de coordinar las operaciones de salvamento de la vida humana en la mar y lucha contra la contaminación marina, **el Gobierno elaborará y aprobará el Plan Nacional de Servicios Especiales de Salvamento de la Vida Humana en la Mar y de la Lucha contra la Contaminación del Medio Marino.**

Finalmente, los diferentes Estatutos de Autonomía otorgan a las Comunidades Autónomas litorales competencias de ejecución de la legislación del Estado en materia de Salvamento Marítimo. Tales competencias son recordadas en La Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

El esquema competencial previsto en nuestro ordenamiento jurídico ha sido validado por el Tribunal Constitucional en dos importantes Sentencias, la 149/1991, de 4 de julio, resolviendo diferentes recursos de inconstitucionalidad contra la Ley de Costas y la 40/1998, de 19 de febrero, asimismo resolutoria de varios recursos de inconstitucionalidad contra la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Por tanto, resulta evidente que la clave del éxito de un Plan Nacional de Salvamento reside en la coordinación, tanto entre los órganos de la Administración General del Estado como Guardia Civil, Armada, Ejército del Aire, Pro-

tección Civil, etc., además del propio Ministerio de Fomento, en concreto la Dirección General de la Marina Mercante y la Entidad Pública Empresarial Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, como entre los anteriores y las Comunidades Autónomas con competencias en la materia.

La Comisión Nacional de Salvamento, creada por la propia Ley 27/1992, es el órgano de coordinación para facilitar la cooperación y participación de las Comunidades Autónomas competentes en la materia, así como de las Ciudades de Ceuta y Melilla, en la planificación del salvamento de la vida humana en la mar y de sus programas de desarrollo, y en el seguimiento de los objetivos comprendidos en todos ellos.

En este marco se incardina el Plan Nacional de Servicios Especiales de Salvamento de la vida humana en la mar y de la lucha contra la contaminación del medio marino, de modo que, a través del principio de coordinación, se posibilita la homogeneidad técnica en determinados aspectos y la acción conjunta de las autoridades estatales y autonómicas en el ejercicio de sus respectivas competencias..

I. PLANES NACIONALES DE SALVAMENTO

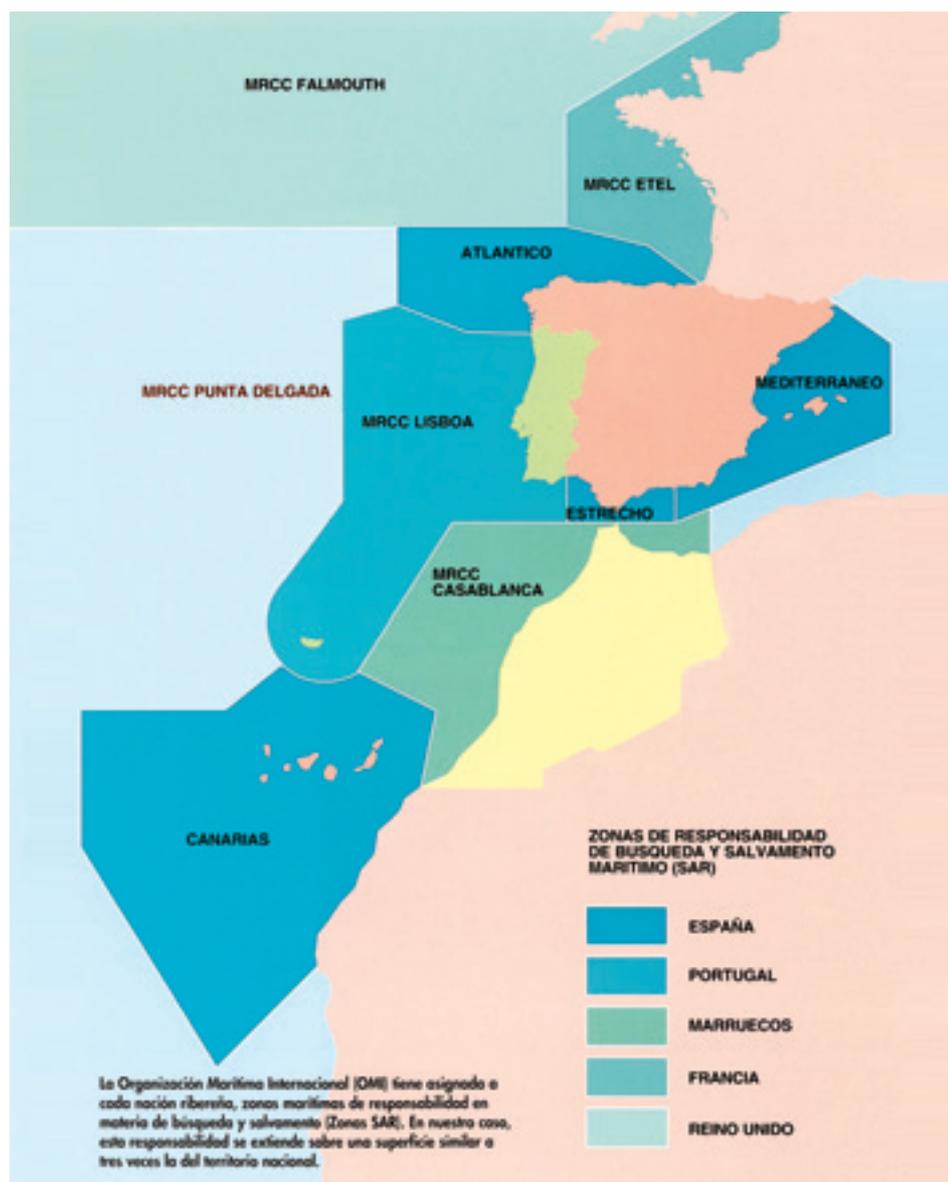
Desde la publicación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, que instaura la Administración Marítima Civil, hasta la fecha, se han aprobado cuatro Planes de Servicios Especiales de Salvamento de la Vida Humana en la Mar y de la Lucha contra la Contaminación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

Por medio de estos planes los diferentes gobiernos han plasmado numerosas actuaciones, tanto de índole normativa como de pura ejecución, encaminadas a dar cumplimiento a los objetivos básicos legalmente definidos para el Plan Nacional de Servicios Especiales de Salvamento de la Vida Humana en la Mar y de la Lucha contra la Contaminación del Medio Marino.

Como medida excepcional de transición entre el PNS 2002-2005 y el PNS 2006-2009, el Ministerio de Fomento puso en marcha en el año 2004 un plan de dotación de medios denominado Plan Puente para adelantar la ejecución de una serie de actuaciones consideradas necesarias para cubrir las carencias existentes en el ámbito de la lucha contra la contaminación marítima y la protección de la vida humana en la mar.

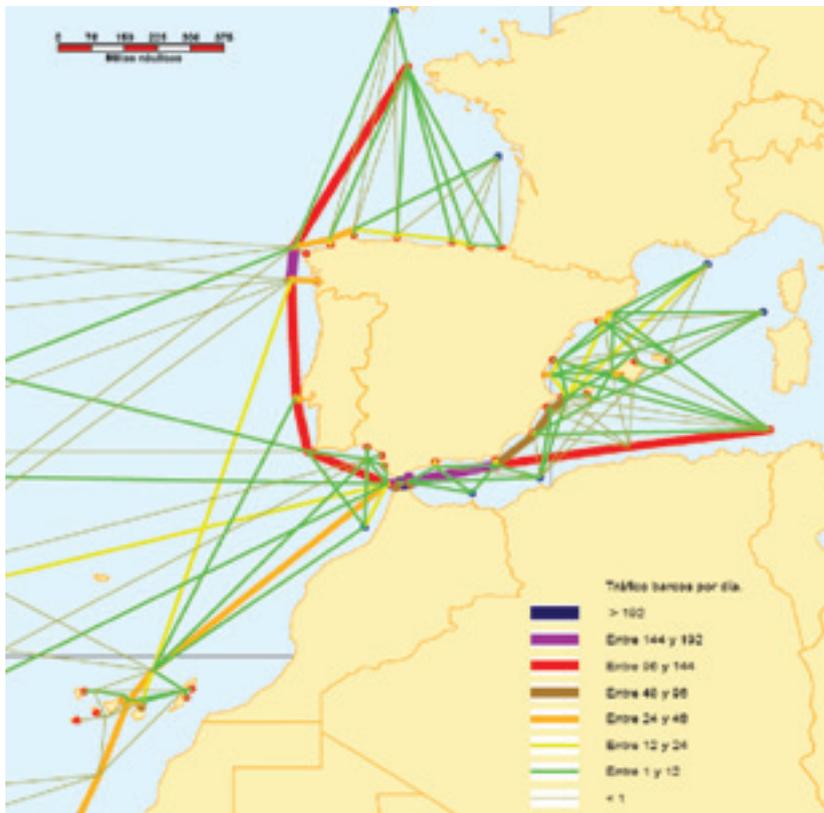
2. LA ZONA SAR DE RESPONSABILIDAD DE ESPAÑA

La Organización Marítima Internacional (OMI) tiene asignada a cada país ribereño zonas marítimas de responsabilidad en materia de búsqueda y salvamento (zonas SAR). En el caso de España, esta responsabilidad se extiende sobre una superficie de 1,5 millones de kilómetros cuadrados, lo que triplica el territorio nacional.



A la amplitud de esta zona de responsabilidad hay que añadir que España se sitúa en una de las encrucijadas marítimas más importantes del mundo, con miles de buques atravesando nuestras aguas: en el año 2005, 310.577 buques fueron objeto de seguimiento en los Centros de Coordinación de Salvamento portuarios y en los dispositivos de separación de tráfico de Finisterre, Tarifa y Cabo de Gata.

Tráfico de mercantes en las costas españolas



En España destaca también una tradición pesquera secular que se ha desarrollado hasta convertirnos en potencia mundial en este campo con unos 15.000 buques faenando en nuestras aguas, más del doble del siguiente país europeo.

Distribución geográfica de la flota pesquera



Y por supuesto, debemos destacar la industria turística, que tiene una fortísima implantación en el litoral y en las playas, cada vez más sensible a la limpieza y calidad de las aguas y de las costas. En torno a 300.000 embarcaciones de recreo, a las que se unen, temporal o permanentemente, las que vienen desde otros países, cuajan nuestras costas para disfrutar de la náutica de recreo.

Distribución geográfica de la flota de recreo



A ello hay que añadir en estos últimos años la realidad dramática de las miles de personas que tratan de alcanzar nuestras costas en pateras para mejorar sus vidas, poniéndolas en serio peligro en esa travesía. Resulta significativo constatar que Salvamento Marítimo ha rescatado en 2005 diariamente a 19 inmigrantes que arribaron a nuestras costas a bordo de pateras. Por último, destacar que las costas españolas han sufrido varios accidentes, de manera especial el del “Prestige”, por lo que los ciudadanos españoles son especialmente sensibles a los riesgos de contaminación marina de sus costas.

Este panorama determina un escenario de especial fragilidad y sensibilidad desde los puntos de vista económico y social. Pocos países en el mundo están rodeados de un espacio marítimo, de gestión siempre complicada, en el que se aúnan tantos factores de riesgo. Todos estos factores y hechos se han tenido en cuenta a la hora de elaborar en Plan Nacional de Salvamento Marítimo 2006-2009 que se recoge a continuación.

La política que en esta materia han ido adoptando los diferentes Gobiernos, se ha ido plasmando en los Planes Nacionales de Servicios Especiales de Salvamento de la Vida Humana en la Mar y de la Lucha contra la Contaminación del Medio Marino o Planes Nacionales de Salvamento (PNS), con base en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Dicha política se plasma en numerosas actuaciones, tanto de índole normativa como de pura ejecución, encaminadas a potenciar la seguridad marítima y de la navegación en las aguas del mar territorial español y a la ordenación general del sector.

En estos catorce años de singladura, el servicio de Salvamento Marítimo en España ha ido mejorando considerablemente y actualmente podemos constatar que contamos con uno de los Servicios de Salvamento mejor cualificados del mundo.

3. ACTIVIDAD DE SALVAMENTO MARÍTIMO Y LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN

Durante 2005:

- Se han atendido 3.903 emergencias marítimas
- Se ha asistido a 13.732 personas
- Inmigración irregular:
 - 248 emergencias atendidas
 - 6.801 personas asistidas
- Protección del medio marino: 138 emergencias atendidas
- 2.741 buques afectados por las emergencias:
 - Pesqueros: 539
 - Mercantes: 310
 - Recreo: 1.562
 - Otros: 330
- En 2005 se han atendido diariamente, de media:
 - 11 emergencias marítimas
 - 38 personas
 - 8 buques
 - Inmigración irregular: 19 personas/día 0,7 pateras/día (5 cada semana)

II. FORMULACIÓN DE OBJETIVOS. EL PERÍODO 2006-2009

I. OBJETIVOS BÁSICOS DEL PLAN NACIONAL DE SALVAMENTO DE ACUERDO CON LA LEY

- La Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, establece en su artículo 87: *“El Gobierno, a propuesta del Ministro de Obras Públicas y Transportes, aprobará el Plan nacional de servicios especiales de salvamento de la vida humana en la mar y de la lucha contra la contaminación del medio marino. Los planes que en esta materia aprueben las Comunidades Autónomas competentes deberán acomodarse a las directrices sobre movilización y coordinación de recursos que figuren en el Plan nacional. El citado Plan tendrá como objetivos básicos:*
 - ❖ **Coordinar la actuación de los distintos medios** capaces de realizar operaciones de búsqueda, salvamento de vidas humanas y lucha contra la contaminación marina, pertenecientes a las diversas Administraciones, así como a instituciones públicas y privadas.
 - ❖ **Implantar un sistema de control de tráfico marítimo** que cubra la totalidad de nuestras costas, mediante el establecimiento de Centros Coordinadores Regionales y Locales.
 - ❖ **Potenciar los medios de salvamento y lucha contra contaminación marina** ya existentes y **formar al personal especializado** que será el responsable de la dirección y coordinación de las operaciones de búsqueda y salvamento y lucha contra la contaminación marina.

2. MARCO ESTRATÉGICO DEL PLAN NACIONAL DE SALVAMENTO 2006-2009

POTENCIAR EL SISTEMA DE SALVAMENTO MARÍTIMO Y LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN MARINA, BASÁNDOLO EN RECURSOS Y MEDIOS PROPIOS, GESTIONADOS Y OPERADOS POR LA SOCIEDAD DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARÍTIMA -ELEMENTO TRONCAL DEL SISTEMA-, BAJO LA DIRECCIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA, DE FORMA QUE PERMITA ARTICULAR UNA RESPUESTA OPORTUNA, CONVENIENTEMENTE COORDINADA CON OTRAS ADMINISTRACIONES Y ORGANISMOS, FRENTE A CUALQUIER TIPO DE INCIDENTES MARÍTIMOS

3. OBJETIVOS GENERALES DEL PLAN NACIONAL DE SALVAMENTO 2006-2009

OBJETIVOS GENERALES DEL PLAN NACIONAL DE SALVAMENTO 2006-2009

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

4. OBJETIVOS ESPECÍFICOS DEL PLAN NACIONAL DE SALVAMENTO 2006-2009

- ❑ En cuanto al **SISTEMA DE PREVENCIÓN:**
 - ❖ **Desarrollar los sistemas preventivos que permitan reducir las emergencias y, en su caso, sus efectos negativos, e implantar un sistema eficaz de prevención de la contaminación marina,** a través de:

1. FORMACIÓN:

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

2. INSPECCIÓN:

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

3. VIGILANCIA:

- Incrementar el seguimiento activo del tráfico marítimo a través de la **implantación del AIS** antes de finalizar 2006 con cobertura de toda la costa española.

- **Vigilancia aérea** del cumplimiento de las instrucciones de la A. Marítima.
- Desarrollar un adecuado programa disuasorio de **los vertidos contaminantes**, y de identificación y sanción de los infractores, mediante la dedicación de al menos, 2.000 horas anuales de **patrullaje aéreo**.

4. NORMATIVA:

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

□ En cuanto al **SISTEMA DE RESPUESTA**:

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

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

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

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

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

4. **Potenciar la formación** y entrenamiento, **incrementando los niveles de conocimiento, experiencia y especialización** de las personas implicadas en el sistema de salvamento marítimo y lucha contra la contaminación.
5. **Diseño y desarrollo** de **planes específicos**:
 - Prestar especial atención a zonas geográficas y sectores de actividad con riesgos singulares.
 - Dar respuesta a eventos singulares y/o de gran complejidad aportando los recursos y especialistas adecuados.
6. **Aplicar con la máxima intensidad el principio de coordinación de las administraciones y organismos** que mantienen una colaboración activa en la prestación del servicio público de salvamento y lucha contra la contaminación marina.

III. PROGRAMAS

PROGRAMAS Y MEDIDAS DEL PLAN NACIONAL DE SALVAMENTO 2006-2009

1. Programa de medios de salvamento y lucha contra la contaminación

1. Dotación y renovación de unidades marítimas
2. Dotación y renovación de unidades aéreas
3. Dotación de Bases estratégicas y equipos de salvamento y LCC

2. Programa de Centros Periféricos

1. Renovación de equipamiento tecnológico de CCS
2. Implantación del AIS
3. Mejora de las comunicaciones radiomarítimas (SMSSM)

3. Programa de formación y prevención

1. Formación de las personas dedicadas al salvamento y LCC
2. Formación y Sensibilización de los usuarios del mar
3. Ampliación y mantenimiento instalaciones del Centro "Jovellanos"
4. Fortalecimiento de la Función Inspectora

4. Programa de investigación e innovación

1. Tecnologías avanzadas en desarrollo de buques y seguridad marítima.
2. Tecnologías para la gestión racional y sostenible del mar
3. Tecnologías relacionadas con la sociedad de la información

5. Programa de coordinación

1. Coordinación con:
 - Comunidades Autónomas
 - Otros organismos de la Admón. G. del Estado
 - Otras entidades y empresas
 - Internacional
2. Revisión de Plan Nacional de Contingencias
3. Coordinación en sucesos de gran envergadura y complejidad

6. Programa de seguridad de buques pesqueros

1. Salvamento y seguridad de los buques pesqueros y de los trabajadores del mar
2. Prevención y LCC y protección de los caladeros
3. Ordenación y control de la actividad marítima y pesquera

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

A. Programa de medios de salvamento y lucha contra la contaminación. *Criterios*

- ❑ Objetivo relevante de este Plan es la **reducción de los tiempos de respuesta** en la atención a las emergencias marítimas, incrementando la eficacia de las actuaciones. Para cumplir este objetivo, un instrumento básico es **disponer de los medios** –unidades aéreas y marítimas, equipos de salvamento y lucha contra la contaminación,..– **suficientes, adecuadamente distribuidos y tecnológicamente avanzados**.
- ❑ El análisis efectuado sobre los distintos factores que inciden en la probabilidad de ocurrencia de emergencias, identifica un **conjunto de carencias** no resueltas por el anterior Plan Nacional de Salvamento.
- ❑ Los criterios básicos para establecer las dotaciones necesarias son:
 - ❖ **Modernización y rejuvenecimiento** de las unidades aéreas y marítimas.
 - ❖ **Incremento del número** de unidades y de su capacidad.
 - ❖ **Adquisición e incorporación de medios no existentes** hasta el momento.
- ❑ Los criterios específicos a considerar para la cuantificación de los medios necesarios son los siguientes:
 - ❖ Para las labores de **salvamento de la vida humana** en la mar:
 - Presencia física de un **helicóptero de salvamento** en cualquier punto del mar dentro de las 25 millas desde la costa española, en un máximo de 60 minutos.
 - Presencia física de una **embarcación de intervención rápida** en cualquier punto del mar dentro de las 15 millas desde la costa española, en un máximo de 75 minutos.
 - ❖ Para la asistencia y atención a **buques en peligro**:
 - Disponibilidad de una **moderna flota de buques de salvamento con dedicación exclusiva**, y capacidad y distribución acorde al riesgo (intensidad del tráfico y su distribución geográfica, estadística de emergencias según áreas, factores meteorológicos, etc.) y con operatividad mejorada por localización de bases, preparación y programación de la actividad.
 - Mejora de la cobertura y la **capacidad de remolque** en todo el litoral. Gradación en función de las necesidades: distribución, flexibilidad y reducción de los tiempos de respuesta.

- ❖ Resulta necesario asimismo:
 - Incremento del **número y capacidad de las embarcaciones rápidas** en zonas con condiciones meteorológicas desfavorables.
 - Ante emergencias que necesitan **equipos de buceo y aseguramiento de la flotabilidad**: mejorar la respuesta distribuyendo los medios en el litoral reduciendo los tiempos de respuesta de posicionamiento de equipos y medios de actuación submarina y de lucha contra la contaminación.
 - Incrementar la capacidad de recogida de contaminantes en el mar.
 - Aprovechamiento de los recursos de todos los agentes y organismos.
 - Especial atención a los territorios insulares y a los puertos con refinerías.

B. Flota de embarcaciones de intervención rápida. Actuaciones

El PNS 2006-2009 incluye la puesta en servicio de 26 nuevas embarcaciones de intervención rápida, de las que 10 tendrán mayor dimensión y capacidad que las actuales.

□ El Programa incluye:

- ❖ La adquisición de **16 embarcaciones tipo “salvamar”** (20-21m de eslora):
 - 10 se ubicarán en **10 nuevas bases de salvamento**
 - 6 se dedicarán a sustituir a las de mayor edad y obsolescencia.
- ❖ La adquisición de **10 embarcaciones de tamaño superior** (25-30 mts. de eslora), con motores, sistema de propulsión y acomodaciones adecuadas para soportar mares más violentos y con mayor capacidad de remolque que las embarcaciones tipo “salvamar”.
- ❖ La modernización y mejor dotación de las embarcaciones existentes, con el fin de mejorar sus prestaciones.

□ Situación a la finalización del PNS 2006-2009:

- ❖ **Flota de 65 unidades**, que permitirá proporcionar cobertura con rápida respuesta en el conjunto de la costa, especialmente en aquellos tramos en donde los episodios de emergencias alcanzan mayor frecuencia.

C. Flota de buques de salvamento y buques polivalentes.

Actuaciones

El PNS 2006-2009 comprende un importante incremento de flota propia con plena disponibilidad que permite reducir los tiempos de respuesta e incrementar la garantía del servicio.

□ El Programa incluye **14 buques propios (100%) en régimen de exclusividad (100%)**:

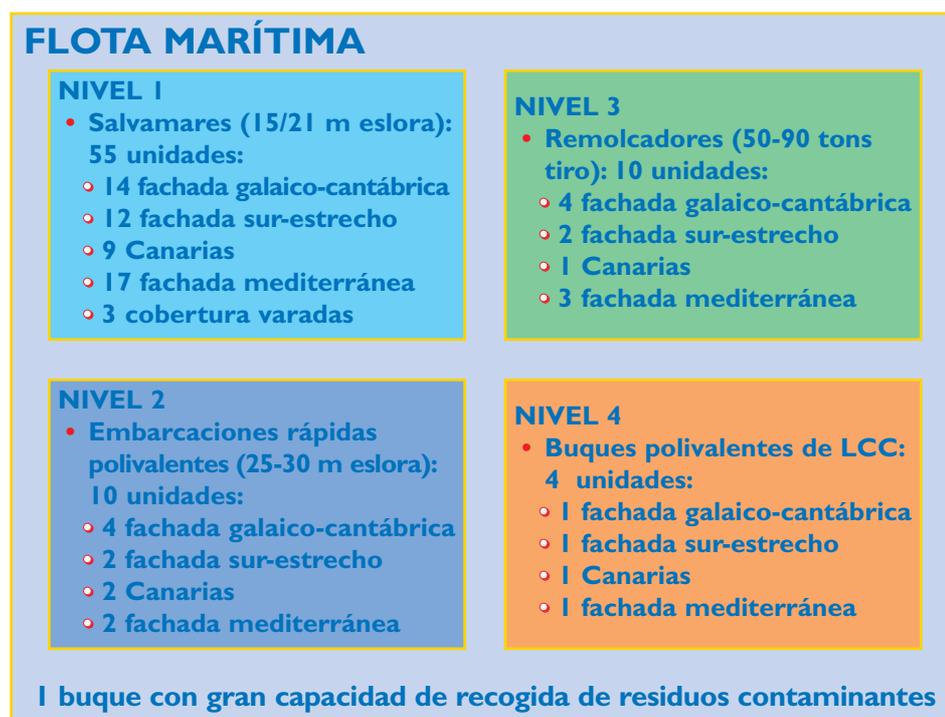
- ❖ **2 buques polivalentes (en construcción)**, cuya entrega está prevista durante 2006. Son buques con potencia de 20.600 CV, 80 m de eslora, capacidad de tiro de 248 tons y una importante capacidad de recogida y almacenamiento de productos contaminantes (1.750 m³).
- ❖ **7 buques de salvamento de mediano porte**, a construir y poner en servicio a lo largo del Plan, de capacidad de tiro en torno a 50-60 tons, que sustituyan a los buques contratados en régimen de disponibilidad y mejoren la actual cobertura geográfica.
- ❖ **3 buques propios** existentes, que serán **modernizados** con el fin de mejorar sus capacidades para la lucha contra la contaminación.
- ❖ A todo ello hay que añadir los **2 buques polivalentes “Luz de Mar” y “Miguel de Cervantes”** puestos en servicio en 2005, con potencia de 10.300 CV, 56 m de eslora y 128 Tons de tiro a punto fijo y 289 m³ de capacidad de almacenamiento de residuos contaminantes.

□ El Plan contempla asimismo:

- ❖ La dotación de **1 buque con gran capacidad de recogida de vertidos** contaminantes (~ 3.000 m³). A esta dotación se añadirá **el buque recogedor que la Agencia de Seguridad Marítima Europea** tiene previsto contratar para dar servicio en la fachada atlántica.
- ❖ La **dotación de medios** que faciliten al personal el mejor desarrollo de su trabajo, tales como cascos de comunicaciones, equipos de protección personal, etc.

D. Flota marítima. Situación a la finalización del PNS 2006-2009

El conjunto de medios marítimos configuran un sistema de respuesta marítima ante emergencias, articulado en diferentes niveles, según el tamaño y características de los barcos, que se complementan mutuamente y que permiten asegurar la eficacia en la respuesta.



E. Flota de helicópteros. Actuaciones

El Programa duplica el número de helicópteros (10 frente a 5) de los que el 80% (8) serán de nueva construcción, tecnológicamente más avanzados, mejor equipados y adaptados a las necesidades del salvamento. Asimismo el Programa contempla el incremento de las tripulaciones.

□ El Programa comprende la dotación de:

- ❖ **8 helicópteros de salvamento propios**, más modernos y de mejores prestaciones que los que actualmente fletados, 3 de los cuales ya se han contratado y se incorporarán en 2007.
- ❖ **2 helicópteros de salvamento fletados.**
- ❖ Asimismo, se está procediendo a **incrementar las tripulaciones para permitir su permanencia continua en las bases** (medida anticipada por el Plan Puente), reduciendo el tiempo de respuesta a 15 minutos a cualquier hora del día, frente a los 15 minutos en horario laboral y 45 minutos el resto del día, establecidos en el anterior Plan.

❑ **Situación a la finalización del PNS 2006-2009:**

- ❖ **Flota compuesta por 10 helicópteros**, de los que 8 serán propios, de reciente construcción y tecnológicamente más avanzados.
- ❖ La **edad media de la flota será de unos 7 años** (incluyendo los dos helicópteros fletados) frente a más de 30 en la actualidad.

F. Flota de aviones. Actuaciones

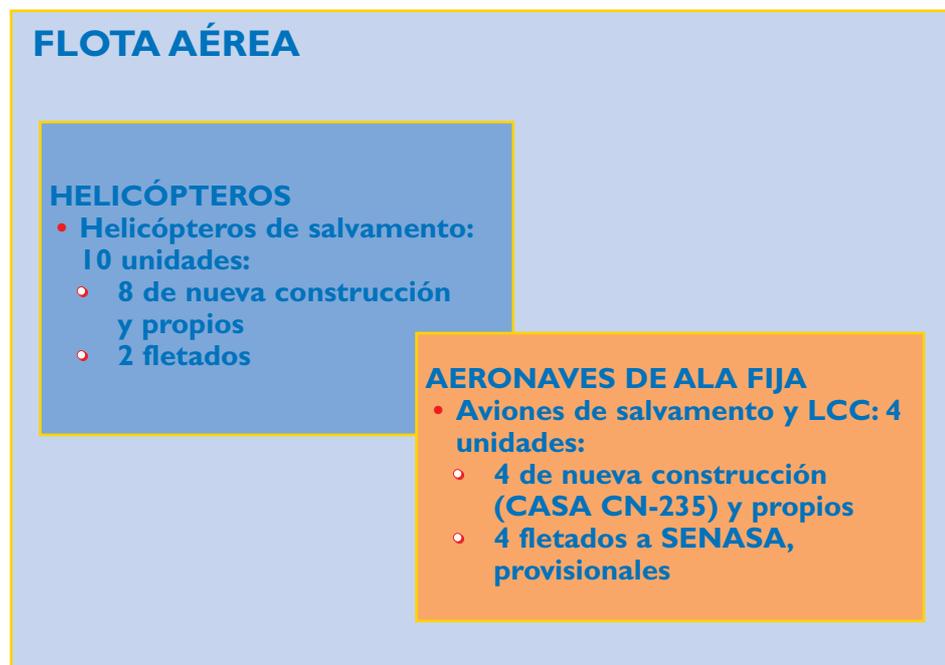
❑ **El Programa incluye:**

- ❖ **La adquisición y puesta en servicio de 4 aviones de patrullaje marítimo, salvamento y lucha contra la contaminación CASA 235** (3 ya contratados como anticipo del Plan y con entregas previstas en el primer trimestre de 2007 las dos primeras unidades, y en el primer trimestre de 2008 la tercera unidad), dotados de equipamiento específico para cumplir plenamente estas funciones y especialmente configurados para las tareas de detección de contaminación marina y de búsqueda y localización de náufragos. El cuarto avión se destina a cubrir inoperatividades y garantizar la disponibilidad permanente de las 3 bases.
- ❖ La adquisición de un **stock de repuestos, equipos y componentes** que permita garantizar una disponibilidad de las aeronaves en torno al 80 por ciento.
- ❖ **La incorporación**, en el primer trimestre de 2006, **de una flota de 4 aeronaves BEEHCRAFT BARON B-55**, uno de ellos cobertura de inoperatividades, propiedad de la empresa pública SENASA, que operarán transitoriamente hasta la entrada en operación de los aviones que están actualmente en construcción.

❑ **Situación a la finalización del PNS 2006-2009:**

- ❖ **Flota compuesta de 4 aviones propios**, y un servicio de apoyo provisional de los **4 aviones Beechcraft para servicios y operaciones auxiliares**.

G. Flota aérea. Situación a la finalización del PNS 2006-2009



H. Red de bases estratégicas de salvamento y lucha contra la contaminación. Actuaciones

El Programa incrementa el número de bases y su distribución, reduciendo los tiempos de posicionamiento en el lugar de la emergencia de los equipos de salvamento, de lucha contra la contaminación y de actuación subacuática. Asimismo el Programa establece un sistema integral de gestión y mantenimiento de dichos equipos.

De este modo se configura una **red de respuesta** que comprende:

I. Red de bases de salvamento y lucha contra la contaminación

❖ **Creación de 6 bases estratégicas de salvamento y lucha contra la contaminación.** Dos de las bases serán de mayor capacidad, en torno a 18.000 m² de suelo y 6.500 m² construidos. Se ubicarán en Galicia y Andalucía. Las cuatro restantes ocuparán en torno a 12.000 m² de suelo y 4.500 m² construidos. Estarán localizadas en la fachada cantábrica, Levante Norte, Levante Sur, y Canarias. En estas Bases se almacenará el material y equipos de salvamento y lucha contra la contaminación, y dispondrán, entre otros, de:

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

- Equipo técnico especializado de intervención en emergencias.
- Elementos de transporte para el posicionamiento del material en el lugar de la emergencia.
- ❖ **Creación de 5 bases locales**, en áreas de mayor riesgo potencial, con contenedores de **material y equipos de lucha contra la contaminación**, para asegurar la primera respuesta ante una contaminación procedente de la mar.

2. Red de bases de actuación subacuática

- ❖ **2 bases permanentes de equipos de actuación submarina**, con material de buceo, cámara hiperbárica y equipos de intervención, así como un equipo con disponibilidad permanente 24 horas/365 días compuesto por 5 buceadores especializados. Estas bases se ubican en A Coruña y Alicante.
- ❖ **4 bases operativas de equipos de actuación submarina**, con material de buceo y equipos de intervención, así como un equipo de buceadores especializados de primera respuesta. Estas bases se sitúan en Las Palmas, Algeciras, Tarragona e Ibiza.

3. Dotaciones complementarias

- ❖ La **dotación de material y equipamiento** utilizado por los equipos de buceadores. Este material se distribuirá a lo largo del litoral, tanto en las bases estratégicas como en buques y embarcaciones, y **bases de equipos de actuación submarina en operación desde 2005**.
 - ❖ **Adquisición del material y equipos de lucha contra la contaminación**, complementario al existente en las **bases estratégicas**.
 - ❖ **Adquisición del material y equipos de salvamento e intervención**: equipos operados a distancia y en profundidad (**Remote Operated Vehicles-ROVs**) y equipos que facilitan la actuación directa y puntual de los buceadores, entre ellos, una **campana o sistema de inmersión** adecuado, aprovechando la capacidad de posicionamiento dinámico de los 4 buques polivalentes.
- **Situación a la finalización del PNS 2006-2009:**
- ❖ **6 bases estratégicas de salvamento y lucha contra la contaminación y 5 bases locales**.
 - ❖ **2 Bases permanentes de equipos de actuación submarina, y 4 bases operativas**.

2. PROGRAMA DE CENTROS PERIFÉRICOS

La Administración Marítima, a través de las Capitanías Marítimas y la red de Centros de Coordinación de Salvamento, es la estructura del Ministerio de Fomento que permite materializar la efectiva y necesaria coordinación de todos los organismos y administraciones implicados en el sistema público de salvamento marítimo y lucha contra la contaminación marina.

- Las **Capitanías Marítimas** supervisan las prestaciones de los Centros de Coordinación de Salvamento del servicio público de salvamento marítimo y lucha contra la contaminación.
- La red de **Centros de Coordinación de Salvamento**, junto con la red de **Estaciones costeras de radio** proporcionan, a lo largo del litoral, la cobertura necesaria de comunicaciones, de seguimiento del tráfico, y de coordinación de los recursos humanos y materiales que garantizan la efectiva prestación del servicio público encomendado.
- La red de **Centros de Emergencias 112** de las CC.AA. permite la efectiva coordinación con las Administraciones Autonómicas.
- Los **nodos de contacto de otros organismos** (p. ej., los COS del servicio marítimo de la Guardia Civil) colaboran asimismo la necesaria coordinación.
- Existen **dos categorías de Centros de Coordinación de Salvamento**:
 - ❖ **Centros de Coordinación de Salvamento (CCS)**. Encargados de coordinar la ejecución de las operaciones de búsqueda, rescate, salvamento y lucha contra la contaminación en el ámbito geográfico asignado (zonal, regional o local).
 - ❖ **Centro Nacional de Coordinación de Salvamento (CNCS)**, situado en Madrid, tiene como función específica coordinar a todos los Centros periféricos, sirviendo al mismo tiempo como enlace y coordinación con los Centros equivalentes a nivel internacional.
- El **Programa de Centros** debe garantizar que las **Capitanías Marítimas** y los **Centros de Coordinación de Salvamento (CCS)** disponen de los recursos adecuados necesarios para cumplir eficazmente las funciones que, en cada caso, tienen asignadas. Asimismo el programa debe garantizar el eficaz funcionamiento del **Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima**.

A. Programa de Centros Periféricos. Actuaciones

□ El Programa comprende medidas dirigidas a conseguir un óptimo nivel de equipamiento de los Centros y a mejorar el seguimiento del Tráfico Marítimo.

❖ **Medidas:**

1. **Incremento y adecuación de los recursos**, humanos y materiales, de las **Capitanías Marítimas**, reforzando sus capacidades para el ejercicio de sus competencias.
2. **Completar la renovación del equipamiento tecnológico** de todos los Centros con el calendario estimativo que muestra la tabla, mejorando los equipamientos de comunicaciones y de seguimiento del tráfico marítimo.
3. **Implantar el sistema AIS** (Sistema de Identificación Automática de Buques) con cobertura de toda la costa española, operativo a finales de 2006. Integración en la red europea de seguimiento del tráfico (Safeseanet).

4. Adquisición del equipamiento necesario para dar cumplimiento a las **medidas asociadas a la declaración de la ZMES de Canarias**.

5. Incrementar la **eficacia de las comunicaciones radiomarítimas (SMSSM)**.

6. Implantar las medidas para garantizar los requisitos de la futura **Zona de Precaución del Estrecho**.

7. Establecimiento, en caso de ser aprobado por la OMI, del **AIS de larga distancia**.

8. Establecimiento de un **sistema integrado para la emisión de los radio avisos locales**.

	Año previsto de renovación
CRCS Las Palmas	2006
CRCS Tenerife	2006
CRCS Barcelona	2006
CRCS Gijón	2006
CRCS Bilbao	2006
CRCS Almería	2006
CLCS Castellón	2006
CLCS Cádiz	2006
CRCS Valencia	2007
CRCS Palma	2007
CLCS Tarragona	2007
CLCS Algeciras	2007
CLCS Santander	2008
CLCS Vigo	2008
CLCS Huelva	2008

3. PROGRAMA DE FORMACIÓN Y PREVENCIÓN

A. Programa de Formación y Prevención. Actuaciones

- **El Programa comprende una doble vertiente de actuaciones:**
 1. **Formación de las personas que integran el sistema** público de salvamento marítimo y la lucha contra la contaminación.
 2. **Formación de los usuarios de la mar** tanto en su vertiente profesional –tripulaciones de mercantes y pesqueros–, como en su vertiente deportiva y de ocio –usuarios de embarcaciones de recreo–, así como permanente sensibilización en todos los aspectos de la seguridad marítima y de la protección del medio ambiente marino.
- I. **Formación de las personas dedicadas al salvamento marítimo y la lucha contra la contaminación.**
 - ❖ **Plan de Formación continua** dirigido a los siguientes colectivos principales:
 - **Técnicos de la Administración Marítima** con el fin de incrementar la especialización de los inspectores y de los grupos de evaluación e intervención en emergencias.
 - **Operadores de los Centros de Coordinación de Salvamento**, permitiendo su reciclaje continuo, por una parte, y su progresiva especialización, por otra.
 - **Técnicos especialistas en la atención a emergencias marítimas complejas** y en la lucha contra la contaminación, con la finalidad de que dispongan de los conocimientos, experiencia y manejo de herramientas que permitan un desempeño óptimo de su labor.
 - ❖ **Plan de Formación** dirigido a las **tripulaciones de las unidades** destinadas al salvamento marítimo y lucha contra la contaminación.
 - ❖ **Formación específica** de las **personas que intervienen en emergencias**: Cruz Roja, Guardia Civil, Armada, CC.AA., D.G. Protección Civil y de Emergencias, remolcadores de puerto,...
 - ❖ Formación específica en **lucha contra la contaminación** de los agentes con obligaciones en esa materia.
 - ❖ Creación de la “**Escuela SAR**” (**búsqueda y rescate**), dirigida a las personas que trabajan en SAR (search and rescue), a los operadores de los Centros de Coordinación de Salvamento y las tripulaciones de las unidades aéreas y marítimas, con dos ejes de trabajo básico:
 1. La formación inicial, antes de su acceso al puesto de trabajo.
 2. El reciclaje y la formación complementaria.

❖ **Programa de ejercicios** que asegure la formación práctica y el entrenamiento continuo de tripulaciones y otros técnicos intervinientes. Contemplando dentro de dicho Programa:

- La participación de otros organismos y administraciones: CC.AA., Cruz Roja, Guardia Civil, Armada, D.G. Protección Civil y de Emergencias, remolcadores de puerto,...
- La participación con países de nuestro entorno.
- Ejercicios con movilización de medios y ejercicios de comunicaciones.

2. Formación y Sensibilización de los usuarios del mar.

□ **El Programa incluye:**

❖ **Planes de formación y campañas de sensibilización** en materia de seguridad marítima y protección del medio marino, dirigidos específicamente al sector pesquero y al de la náutica de recreo.

❖ **Utilización de las nuevas tecnologías de formación** para su mayor difusión y para acercar la formación a sus destinatarios:

- Cursos interactivos para las tripulaciones de los buques que transporten **mercancías peligrosas o contaminantes**.
- Cursos interactivos, orientados hacia la **náutica deportiva**, para que sean distribuidos a través de las escuelas de náutica, las Marinas o por los medios de información.
- Desarrollo de herramientas de ayuda a la formación: Potenciación de la **formación e-learning** en el ámbito marítimo-portuario.
- **Control de calidad de cursos** impartidos por organizaciones homologadas.
- Intensificar los cursos a través de **unidades móviles** y adaptados a los destinatarios.

❖ **Adaptar la formación** reglada en el sector de recreo a los **avances tecnológicos** relacionados con la seguridad marítima.

❖ Desarrollo de **acciones formativas de alto valor añadido**, con especial incidencia en el factor humano.

3. Ampliación y mantenimiento de las instalaciones del Centro de Seguridad Marítima Integral “Jovellanos”.

□ El Centro “Jovellanos” es una herramienta básica para llevar a cabo el Programa de Formación. El PNS contempla:

- ❖ Mejorar e incrementar sus capacidades e instalaciones.

- ❖ Asegurar el correcto funcionamiento operativo de las existentes.
- En concreto, se incluye en el presente Programa:
 - ❖ **Renovación del simulador de navegación y maniobra del Centro**, modernizando el actual y ampliando a nuevas funcionalidades.
 - ❖ Ampliación del **simulador de incendios** en buque.
 - ❖ Construcción de la **instalación para homologación de equipos marinos**.
 - ❖ Construcción del **campo de extintores**.
 - ❖ Instalación especial para **bote de rescate rápido**.
 - ❖ Instalación para **prácticas de abandono de helicóptero**.
 - ❖ Construcción de **torre maniobra para buceo**.
 - ❖ Instalación para formación en **lucha contra la contaminación**.
 - ❖ **Renovación del parque informático**.
 - ❖ Adecuación de cuatro aulas con sistemas multimedia.

4. Fortalecimiento de la Función Inspector.

- La función inspectora es elemento fundamental dentro del **sistema de prevención** como complemento de la normativa y herramienta del régimen sancionador. Su eficaz desempeño potencia la seguridad marítima y la prevención de la contaminación.
- **Es necesario intensificar el número y la calidad de las inspecciones marítimas.**
 - ❖ El cambio previsto en los criterios de inspección del **Memorándum de París**, focaliza las inspecciones en los buques que se definan como de riesgo. España como país del Sur de Europa recibirá previsiblemente más buques de riesgo que los países del Norte, y deberá realizar por ello un mayor esfuerzo inspector. Al mismo tiempo, se están planificando actuaciones a nivel internacional en el campo de las Auditorías a las Administraciones Marítimas por parte de EMSA y de OMI, así como una próxima Directiva en relación con la calidad de las inspecciones, todo lo cual requiere la oportuna respuesta.
 - ❖ La inminente entrada de la flota española en la **Lista Blanca del Memorándum de París**, implica un esfuerzo en la supervisión de la flota que deberán realizar los servicios de la inspección marítima.
 - ❖ La importante **flota pesquera** ha sufrido en estos últimos años frecuentes accidentes con importantes pérdidas de vidas humanas. Ello exige actuaciones muy rigurosas y completas de la inspección al objeto de verificar sus condiciones de seguridad.

□ Lo anteriormente expuesto hace imprescindible **el fortalecimiento de la función inspectora** en el marco del Plan Nacional de Salvamento y conlleva las siguientes actuaciones:

a. Refuerzo de los medios de inspección tanto de personal técnico como de equipamiento.

- ❖ Incremento del 50% del número de inspectores desde principios de 2006 hasta finales de 2009.
- ❖ Dotación de equipos técnicos que incluirá, entre otros: equipos para medida de dimensiones en los buques, gases de exhaustación de motores, espesores de chapas; equipos de comprobación del Sistema de Socorro y Seguridad Marítima, comprobadores de balizas, comprobadores de los equipos VDR (Registradores de Datos de Travesía), etc.

b. Creación y puesta en marcha de una Oficina Técnica propia con alto nivel tecnológico y de ingeniería con capacidad suficiente para atender los requerimientos tanto de la inspección periférica, como del resto de la Dirección General de la Marina Mercante, y de la Comisión Permanente de Investigación de Siniestros Marítimos y de los grupos de trabajo que representan a España en los Organismos Internacionales.

La citada Oficina Técnica dará soporte técnico en las situaciones de emergencia, en la toma de decisiones que correspondan a las Autoridades Marítimas.

c. Plan de Calidad en la inspección, con la acreditación de ENAC en la Norma ENI 7020, lo que implica:

- ❖ Definición y establecimiento de Procedimientos del Sistema de Calidad.
- ❖ Definición e implementación de todos los Procedimientos de Inspección.
- ❖ Elaboración y seguimiento de un Plan de Formación y Training de los Inspectores.

d. Desarrollo de funciones de auditoría que incluyen:

- ❖ Realización de auditorías internas de los Procedimientos de Inspección y otro tipo de Procedimientos.
- ❖ Soporte a la Administración Marítima en las auditorías que EMSA y OMI van a realizar próximamente.
- ❖ Realización de auditorías externas a las Organizaciones Reconocidas Autorizadas por la Administración Marítima.
- ❖ Realización de auditorías externas a las Entidades Colaboradoras de Inspección de Embarcaciones de Recreo.

e. Plan de Formación de inspectores: especialización y ampliación de conocimientos.

4. PROGRAMA DE INVESTIGACIÓN E INNOVACIÓN

- El Plan Nacional de Salvamento 2006–2009 establece, como objetivo de su programa de investigación e innovación posibilitar el desarrollo de nuevos métodos, medios, tecnologías y sistemas al servicio del salvamento y lucha contra la contaminación. Para ello, el Programa contempla:
 - ❖ **Fomentar la cooperación, creando un verdadero “espacio de investigación”** que permita aprovechar mejor los recursos tecnológicos y científicos necesarios en las materias propias del Plan.
 - Aumentando el apoyo a la investigación y la innovación tecnológica.
 - Impulsando la mejora de las condiciones marco para la inversión privada en I+D+i.
 - ❖ **Apoyo y estímulo a la participación de centros de investigación, de universidades y empresas españolas** en los programas específicos de investigación, desarrollo tecnológico y demostración en el contexto de los programas marco de la UE y nacionales de I+D, en el ámbito del salvamento marítimo y de la lucha contra la contaminación del medio marino en las siguientes áreas:
 1. **Tecnologías avanzadas relacionadas con la seguridad marítima y el desarrollo de buques.**
 2. **Tecnologías para la preservación del medio ambiente marino.**
 3. **Tecnologías relacionadas con la sociedad de la información.**

A. Tecnologías avanzadas relacionadas con la seguridad marítima y el desarrollo de buques

- **Objetivo:** Mejorar la **seguridad de las personas a bordo, y de los buques**; la prevención de accidentes y la respuesta a emergencias marítimas.
- **Actuaciones. Campos de investigación e innovación:**
 - ❖ **Maniobras en condiciones adversas.**
 - ❖ Sistemas de **inspección a distancia.**
 - ❖ **Ensayos no destructivos.**
 - ❖ Sistemas de **ayuda a la toma de decisiones** en emergencias.
 - ❖ **Estabilidad de barcos pesqueros.**
 - ❖ **Seguridad de los buques de pasaje.**

- Condiciones de estabilidad de los buques de carga rodada y de pasaje.
- Revisión de los procedimientos de evacuación.
- ❖ Sistemas de **localización de buques vía satélite**.
- ❖ Mejora de los **sistemas de alarma y localización** de emergencias.
- ❖ **Unidades de intervención rápida** en salvamento: diseño, materiales, equipos,...
- ❖ **Buques de salvamento**: diseños, materiales, equipos,...

B. Tecnologías para la preservación del medio ambiente marino

- **Objetivo**: Optimizar y desarrollar tecnologías destinadas al **estudio y observación de los mares**, y a la minimización de los efectos nocivos sobre el **medio ambiente marino**.
- **Actuaciones. Campos de investigación e innovación**:
 - ❖ **Detección temprana** de la contaminación marina.
 - ❖ **Recogida de vertidos**.
 - Caracterización de vertidos.
 - Equipos de recuperación.
 - Procedimientos.
 - Utilización de dispersantes.
 - ❖ Protección de **zonas especialmente sensibles**.
 - ❖ Detección y **seguimiento satelitario** de vertidos.
 - ❖ Investigación de **corrientes y modelos de previsión de derivas**.
 - ❖ Reducción de las **emisiones atmosféricas** de los buques.

C. Tecnologías para la sociedad de la información

- **Objetivo**: Estimular el desarrollo de las tecnologías de los soportes informáticos físicos y lógicos que faciliten la **obtención de datos, la gestión de la información y la toma de decisiones**, así como la investigación cooperativa.

□ **Actuaciones. Campos de investigación e innovación:**

- ❖ Desarrollo del **sistema europeo de seguimiento e información** del tráfico marítimo.
 - Contribución a la integración e intercambio de información sobre el tráfico marítimo en el ámbito geográfico europeo.
 - Mejorar la gestión de la información marítima.
- ❖ Metodología común para la **investigación de los accidentes** marítimos.
- ❖ Creación de “**Sistemas expertos**” y modelos de simulación en:
 - Respuesta a emergencias.
 - Coordinación con diferentes agentes.

5. PROGRAMA DE COORDINACIÓN

A. Organismos con los que establecer coordinación

- El artículo 87.1 de la LPEMM establece que: *“El servicio público de salvamento de la vida humana en la mar y de la lucha contra la contaminación del medio marino se prestará por la Administración del Estado, así como por las restantes Administraciones Públicas competentes, de acuerdo con el principio de coordinación”.*
- Para conseguir la mayor eficacia en el desarrollo y actuación en relación con el “salvamento de la vida humana en el mar” y “la lucha contra la contaminación”, **es objetivo fundamental del presente Plan lograr la mejor coordinación de las Administraciones Públicas competentes:**

1. Comunidades Autónomas litorales

- País Vasco
- Galicia
- C Valenciana
- Canarias
- Cantabria
- Andalucía
- Cataluña
- Ceuta
- Asturias
- Murcia
- Baleares
- Melilla

2. Otros organismos de la Administración General del Estado

- Ministerio de la Presidencia (CEPRECO, DISCC)
- Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (SEGEPECA)
- Ministerio de Economía y Hacienda (S. Vigilancia Aduanera)
- Ministerio de Defensa (Armada, SAR,...)
- Ministerio del Interior (D.G. Guardia Civil y D.G. Protección Civil y Emergencias)
- Ministerio de Medioambiente (D.G. Costas, D.G. Biodiversidad, D.G. Calidad y Eval.Ambiental, Instituto Nacional de Meteorología)
- Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales (I. Social de la Marina)
- Puertos del Estado y Autoridades Portuarias

3. Otras entidades, organismos y empresas

- Cruz Roja Española
- Empresas potencialmente contaminantes
- Federaciones de industrias (FEIQUE, Etc.)

4. Otros países (coordinación internacional)

- Especialmente y por vecindad:
- Francia, Portugal, Marruecos

B. Instrumentos y Actuaciones de coordinación

- Establecer o desarrollar, en su caso, **los Instrumentos generales** que facilitan una eficaz coordinación:
 - ❖ **Convenios de Colaboración** acompañados de un adecuado desarrollo de los mismos que refuerce su operatividad y la eficacia de la colaboración.
 - ❖ **Procedimientos y protocolos de actuación y de coordinación**, de manera que se consiga la máxima eficacia en la labor conjunta, y la mejor respuesta a las emergencias.
 - ❖ **Información exhaustiva y actualizada de los medios y recursos** de las distintas administraciones, entidades u organismos.
 - ❖ **Protocolos de comunicación e intercambio de información** en emergencias: puntos de contacto y respuesta a diferentes niveles, establecimiento de canales de comunicación aéreos y marítimos, etc.
- En particular, se establecen las **Actuaciones** siguientes:
 - ❖ Desarrollo y mantenimiento de **bases de datos actualizadas** del inventario de los medios de las distintas administraciones, entidades u organismos capaces de actuar en episodios de salvamento y/o lucha contra la contaminación.
 - ❖ Incrementar y homogeneizar la **formación** específica y de las personas que intervienen en las emergencias marítimas.
 - ❖ **Realización de ejercicios conjuntos**, con periodicidades establecidas, que permitan mejorar la respuesta conjunta y hacer más eficaces las intervenciones.
- Desarrollar **Actuaciones específicas para episodios de contaminación**:
 - ❖ Colaboración en el desarrollo de los **Planes territoriales** de contingencias por contaminación marina, con el fin de facilitar la homogenización en los protocolos y procedimientos de actuación.
 - ❖ **Sistemas de información, por vía telemática**, que posibiliten conocer en tiempo real:
 - El estado de las playas y del resto del litoral.
 - Las zonas de la costa necesitadas de una especial protección en caso de contaminación.
 - El estado de las instalaciones afectadas por una contaminación.
 - Medidas adoptadas por los entes competentes y su desarrollo.

- ❖ Elaboración conjunta de **Planes específicos** para la protección de las zonas de la costa calificadas como más sensibles.
- Establecer **Medidas específicas de coordinación con Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias.**
 - ❖ **Sistema de información**, por vía telemática, que posibilite utilizar oportunamente la información que proporcionan las redes de medida que gestionan las Autoridades Portuarias.
 - ❖ **Convenios de colaboración** entre Sasemar y las Autoridades Portuarias, especialmente en materias relacionadas con el seguimiento del tráfico portuario y el incremento de sus niveles de seguridad.
 - ❖ Utilización de la información de la red europea “**SafeSeaNet**”.

C. Coordinación en episodios de contaminación y en sucesos de gran envergadura y complejidad

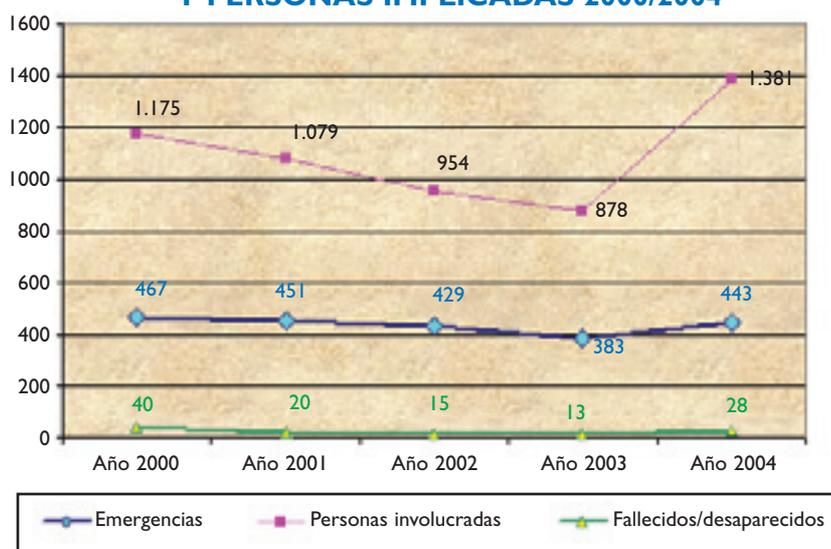
- **Revisión del Plan Nacional de Contingencias.**
 - ❖ Asegurar una respuesta organizada, coordinada y efectiva que detalle las actuaciones y los procedimientos de respuesta a seguir en el caso de contaminación marina por hidrocarburos.
 - ❖ Establecer mediante la norma oportuna un **Marco General de Actuación ante un suceso de contaminación marina**, delimitando claramente los ámbitos de las distintas Administraciones y entidades, estableciendo los mecanismos de coordinación e identificando responsables y responsabilidades.
- **Sucesos de gran envergadura y complejidad**, que requieren un esfuerzo de coordinación específico con la siguiente metodología:
 - ❖ Identificación y clasificación de los sucesos a contemplar.
 - ❖ Elaboración de Planes de actuación especiales.
 - ❖ Establecimiento de acuerdos y procedimientos de colaboración con colectivos específicos como el de la pesca.
 - ❖ Establecimiento de grupos de respuesta especializados por tipología de sucesos. Configuración de grupos de expertos.
 - ❖ Realización de ejercicios conjuntos que permitan probar y corregir los procedimientos establecidos.

6. PROGRAMA DE SEGURIDAD DE BUQUES PESQUEROS

A. Necesidad del programa

- España es un país en el que se lleva a cabo una importante actividad pesquera, lo que se pone de manifiesto en el volumen de su flota, más de 14.000 buques, una de las más relevantes de la Unión Europea.
- La evolución de las emergencias atendidas en este tipo de buques muestra una tendencia decreciente que en 2004 se rompió para incrementarse ligeramente. De esta manera, en 2004 se registraron 443 emergencias reales de pesqueros en las que estuvieron involucradas 1.381 personas, de las que 28 fueron fallecidas o desaparecidas. Estas cifras representan el 19% del total de emergencias reales atendidas por Salvamento Marítimo en 2004 y el 10% de las personas implicadas.
- La problemática específica de este sector en cuanto a la seguridad marítima hace aconsejable que el nuevo PNS incluya un programa específico dirigido al mismo.
- El programa recoge las medidas incluidas en el Acuerdo del Consejo de Ministros, de 29 de abril de 2005, por el que se establecen actuaciones conjuntas entre el Ministerio de Fomento, el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales y el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación para mejorar la seguridad de los buques pesqueros. Con este Acuerdo el Gobierno pretende mejorar en lo posible la seguridad de tales buques en la mar, así como las condiciones de trabajo a bordo de éstos.

EVOLUCIÓN EMERGENCIAS PESQUEROS Y PERSONAS IMPLICADAS 2000/2004



B. Medidas del programa

- El programa conlleva paquetes de medidas en tres áreas diferenciadas:
 1. Área de salvamento y seguridad de los buques pesqueros y de los trabajadores del mar.
 2. Área de prevención y lucha contra la contaminación marina y la protección de los caladeros.
 3. Área de ordenación y control de la actividad marítima y pesquera.

I. Área de salvamento y seguridad de los buques pesqueros y de los trabajadores del mar

A) Mejora de los sistemas de alarma y localización de incidentes.

- a) Sustitución de las radiobalizas de emergencia existentes en los buques pesqueros por otras que incorporen un sistema de posicionamiento y navegación por satélite (GPS) y transmitan la posición del buque en caso de incidente.
- b) Establecimiento de un sistema para dotar a los trabajadores de la mar de radiobalizas personales.

Estas dos medidas se van a hacer obligatorias en el nuevo Real Decreto de *radiocomunicaciones marítimas en los buques civiles españoles* para los buques que faenen a más de 3 millas de la costa, y afectan a un total de 5.500 buques. **Esta medida supone 12 millones de euros.**

- c) Adopción de posibles medidas para mejorar las condiciones de seguridad del trabajo a bordo.
- d) Establecimiento de protocolos y procedimientos para la utilización de las informaciones procedentes de las cajas azules.

B) Realización de estudios e investigación sobre estabilidad de barcos pesqueros.

- a) Estudios y de programas de investigación sobre la estabilidad y el comportamiento en la mar, en condiciones extremas, de buques pesqueros de características semejantes a los de los últimos accidentes.
- b) Estudio de la incorporación a los barcos de pesca que se determinen de un sistema de registro de datos protegido.
- c) Análisis y fomento de medidas tendentes a mejorar la seguridad de los buques pesqueros.
- d) Elaboración de recomendaciones para el equipamiento de los buques pesqueros con medios o anclajes que faciliten la recuperación o remolque en casos de emergencia.

C) Formación, concienciación e inspecciones.

- a) Programas de formación a tripulaciones sobre prácticas que mejoren las condiciones de seguridad de los pesqueros.
- b) Campañas de divulgación y concienciación.
- c) Realización de inspecciones operativas conjuntas entre los tres Departamentos.

2. Área de prevención y lucha contra la contaminación marina y la protección de los caladeros.

- a) Desarrollo de planes y programas para el intercambio de información de utilidad para los tres departamentos, con especial atención a la procedente de la vigilancia aérea.
- b) Empleo coordinado de los medios disponibles para actividades de lucha contra la contaminación y protección de los caladeros.
- c) Realización de ejercicios de entrenamiento conjunto en materia de lucha contra la contaminación.

3. Área de ordenación y control de la actividad marítima y pesquera.

- a) Armonización de procedimientos para la fijación y concordancia de datos en el ámbito del fichero comunitario de buques de pesca.
- b) Integración de procedimientos correspondientes a las autorizaciones administrativas de los buques de pesca.
- c) Armonización del Censo de la flota pesquera operativa y del Registro de buques y empresas navieras.
- d) Coordinación de actuaciones y procesos para la mejora del despacho de los buques pesqueros.
- e) Realización de estudios, mejora de procedimientos y comunicación en tiempo real en relación con las variaciones de las características y materiales de los buques pesqueros.
- f) Establecimiento de un marco de actuación conjunto frente a las modificaciones realizadas en los buques de pesca que no cuenten con la preceptiva autorización.
- g) Análisis y armonización, en su caso, de las titulaciones existentes.
- h) Coordinación de actuaciones en el seno de la Organización Marítima Internacional para la ratificación y puesta en marcha del Convenio de Formación, Titulación y Guardia para el sector pesquero.
- i) Establecimiento de los procedimientos para el intercambio de información y la armonización de los bancos de datos disponibles que puedan ser de utilidad para los tres departamentos.

IV. VALORACIÓN ECONÓMICA DEL PLAN

- El conjunto del Plan Nacional de Salvamento 2006-2009 supone **1.000 (1.022,84) millones de euros**, de los que:
 - ❖ el **50%** (515,75 M€) corresponden a **inversiones**, y
 - ❖ el **otro 50%** (507 M€) a **operación y mantenimiento**.
- De las inversiones del Plan el **86%** corresponde a dotación de nuevos medios:
 - ❖ **La flota aérea supone el 47%** del total de la inversión del PNS.
 - ❖ **La flota marítima el 29%**.
 - ❖ El Programa de Centros representa el **10%** de las inversiones.
- Las partidas de **operación y mantenimiento** correspondientes al Plan Nacional de Salvamento 2006-2009 alcanzan la cifra de **507 millones de euros**, correspondiendo:
 - ❖ el **40%** a las unidades marítimas, y
 - ❖ el **20%** a las aéreas.

PNS 2006-2009				
(Datos en miles de euros)				
CONCEPTO	INVERSIONES	%	OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO	%
Embarcaciones rápidas	54.000	10%	113.795	22%
Buques	97.400	19%	90.377	18%
Helicópteros	111.250	22%	71.398	14%
Aviones	127.500	25%	27.006	5%
Lucha contra la contaminación	44.000	9%	10.788	2%
Centros de Salvamento	52.600	10%	61.639	12%
Personal			97.014	19%
Formación			13.941	3%
Otros	29.000	6%	21.133	4%
TOTAL	515.750	100%	507.090	100%



Salvamento Marítimo