

INFORME ANUAL 2007

SOCIEDAD DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARÍTIMA



INFORME ANUAL 2007

PRESENTACIÓN

Es necesario y legítimo comenzar estas líneas recurriendo al tópico y señalando que 2007 ha sido un año de intensa actividad en la Sociedad. Un año, por primera vez y con razón fundada, de tierra, mar y aire. Un año, como todos, con muchos frentes y bien diversos. Como siempre, la crónica social y societaria de SASEMAR se inscribe básicamente en el contexto de su respuesta frente a incidentes y accidentes con una más que variada casuística. En un año crucial para el Plan Nacional de Salvamento 2006-2009 todo lo que de él dimana resulta ser de obligada referencia:

- Puesta en servicio de nuevas unidades marítimas, entre ellas el buque polivalente “Clara Campoamor”, gemelo del “Don Inda”.
- Aviones propios, elemento decisivo en la prevención y lucha contra la contaminación marina.
- Nuevas bases estratégicas.

No pueden pasar inadvertidos los accidentes resueltos con un grado de eficacia encomiable, fueran asociados a episodios de contaminación (“Sierra Nava”, “Don Pedro”) fueran de conato de incendio a bordo (“Ostedijk”, “Tiger”), embarrancamientos u otras circunstancias.

Pero sobre todo y por encima de todo conviene hacer hincapié en el número de vidas salvadas que justifica por sí mismo los esfuerzos personales y la dedicación y cuantiosas inversiones que anuncian un cumplimiento sobrado y ejemplar de los totales previstos en el PNS (2006-2009).

Si a todo ello añadimos los datos de balance y cuenta de resultados, bajo la óptica y consideración del objeto social y de servicio público, existen razones suficientes para mostrar una cierta satisfacción por la tarea realizada bajo el prisma más estrictamente societario.

Inevitablemente, y como contrapunto a todo lo anterior, hay que dejar constancia de accidentes luctuosos, asociados al fenómeno de la inmigración y a la pesca, que han servido, también y a pesar de todo, para poner de manifiesto las capacidades del activo más valioso de la Sociedad: su personal. Desde aquí mi agradecimiento personal e institucional a todos.

Cuando se hilvanan estos párrafos finaliza para SASEMAR una legislatura cuajada de realizaciones, desafíos y circunstancias que, sin lugar a dudas, marcarán su devenir en los próximos años.

Felipe Martínez Martínez
Director General de la Marina Mercante
Presidente de la Sociedad de Salvamento
y Seguridad Marítima

INTRODUCCIÓN

Al volver la vista atrás sobre el año 2007 de Salvamento Marítimo, dos aspectos aparecen como identificativos de este año. El primero de ellos se refiere al elevado número de emergencias marítimas relativamente complejas que se han producido durante 2007 y la intensísima dedicación de recursos humanos y materiales que han concentrado. El segundo aspecto destacable es la importante actividad desarrollada para el cumplimiento del Plan Nacional de Salvamento 2006-2009 que ha permitido que, al cierre del año, más del 60% de las inversiones del Plan se encuentre ya ejecutado o comprometido y que el número de unidades de intervención (aéreas, marítimas y bases terrestres) alcance la cifra de 93, un 55% más que al comienzo de la legislatura.

Efectivamente, el año 2007 ha sido particularmente intenso en cuanto al número de emergencias que han requerido un esfuerzo excepcional de toda la organización. Casos como el embarrancamiento del “Sierra Nava” en la bahía de Algeciras en el mes de enero, o el hundimiento del “Don Pedro” en aguas de Ibiza en el mes de julio, o la colisión del “New Flame” y el “Tom Gretrud” y posterior encallamiento del primero en las proximidades de Punta Europa han marcado, sin duda, el transcurso de 2007 para Salvamento Marítimo. A ellos habría que añadir los casos de combustión de la carga de los buques “Ostedijk” y “Tiger”, los trágicos naufragios del “Nuevo Amadorín” y del “Nuevo Pepita Aurora”, así como hasta seis casos más de embarrancamientos y varadas de sendos barcos, otros hundimientos, vertidos contaminantes, etc.

El esfuerzo desplegado tanto de las unidades de intervención como de los equipos de operaciones especiales y de los Centros de Coordinación de Salvamento, junto con las Capitanías Marítimas correspondientes, ha permitido resolver con éxito estas emergencias que han puesto a prueba, al mismo tiempo, las nuevas unidades y equipos incorporados gracias al Plan Nacional de Salvamento 2006-2009.

Las cifras globales de actividad han registrado en 2007 un nuevo crecimiento tanto en cuanto al número de actuaciones realizadas como al número de buques a los que se ha efectuado seguimiento: 4.996 emergencias atendidas –un 3,2% por encima de las 4.844 emergencias de 2006– y 358.055 buques identificados –un 13,9% más que los 314.365 buques en 2006–. Sin embargo, el número de personas asistidas ha experimentado un significativo descenso del 46,6% –20.455 personas en 2007 frente a 38.287 en 2006–, lo cual es motivo de congratulación para todos, pues ello ha sido debido a una notable reducción en las cifras de emergencias relacionadas con la inmigración irregular: 398 emergencias en 2007 frente a 605 en 2006, y 13.065 personas involucradas en estas emergencias en 2007 frente a 30.518 en 2006, un 57,2% menos.

Estos datos suponen que los 1.200 profesionales que el pasado año conformaban Salvamento Marítimo rescataron o asistieron cada día a 56 personas y atendieron 14 emergencias. En 2007 se realizaron también un total de 252 actuaciones en defensa del medio ambiente marino. La contundencia de estas cifras viene a materializar el enorme esfuerzo realizado en pro de la seguridad marítima y de la protección del medioambiente en el área marítima de responsabilidad de España.

Mencionar asimismo el importante trabajo llevado a cabo en materia de formación por el CESEMI "Jovellanos", que durante 2007 impartió un total de 374 cursos a 4.614 alumnos, cifras muy similares a las del año 2006, y donde cabe destacar la importante labor de formación realizada en materia de lucha contra la contaminación con distintas Administraciones autonómicas y puertos, así como el propio Plan de Formación de Salvamento Marítimo.

Para el desarrollo de esta labor, todos los recursos de Salvamento Marítimo han trabajado de forma continua, 24 horas los 365 días del año: los 21 Centros de Coordinación de Salvamento distribuidos a lo largo de la costa, las 53 embarcaciones de intervención rápida tipo "Salvamar", los 16 buques de salvamento, los 8 helicópteros y los 4 aviones, así como las 35 embarcaciones menores operadas por Cruz Roja Española. Adicionalmente, hay que destacar la importante colaboración prestada por los medios y recursos de las Administraciones autonómicas, de otros organismos estatales, así como de entidades locales e internacionales, a las que desde aquí hacemos llegar nuestro más sincero agradecimiento.

La ejecución del Plan Nacional de Salvamento 2006-2009 ha sido también un importantísimo campo de actividad del equipo de Salvamento Marítimo, continuando la labor de mejora constante de los medios de salvamento y lucha contra la contaminación marina, desarrollada en 2004 y 2005 con el Plan Puente y en 2006 con el Plan Nacional de Salvamento 2006-2009 ya aprobado.

A la flota de tres buques polivalentes incorporados en 2005 y 2006, los gemelos "Luz de Mar" y "Miguel de Cervantes" y el "Don Inda", se ha unido en abril de 2007 el cuarto buque "Clara Campoamor", gemelo del "Don Inda", completando así la flota de buques polivalentes establecida en el Plan Nacional de Salvamento, lo que supone contar con una potencia de tiro conjunta de 712 tons y una capacidad conjunta de almacenamiento de productos contaminantes de 4.080 m³, con lo que ello representa en cuanto a la protección de la costa española frente a accidentes e incidentes marítimos.

Asimismo, a lo largo de este año se ha incrementado la flota de "Salvamares" con cuatro nuevas unidades, alcanzando un total de 53, creando cuatro nuevas bases que han permitido mejorar la atención a las emergencias con este tipo de embarcaciones. Y ya finalizando el año, se producía la entrega de dos nuevos helicópteros AW 139 que incrementaban la flota de este tipo de unidades hasta el número de ocho.

Pero quizás la incorporación más relevante ha sido la de los tres nuevos aviones CASA CN-235, que han venido a sustituir a los BEEHCRAFT BARON B-55, en servicio desde abril de 2006. Las nuevas aeronaves, dotadas con los equipos tecnológicamente más avanzados del momento tanto para las labores de salvamento como para la lucha contra la contaminación, permiten que se haya comenzado a realizar una vigilancia y control mucho más efectivos de los vertidos ilegales, ya que facilitan la identificación y sanción de los infractores. Tan sólo la realización de las patrullas marítimas ejerce un efecto disuasorio de cualquier infracción o vertido en la mar. Al mismo tiempo aportan su gran alcance en las operaciones de búsqueda y salvamento de la vida humana en la mar.

También en 2007 entraron en servicio las Bases Estratégicas de Tenerife y Cartagena, uniéndose a las ya existentes de A Coruña, Santander, Castellón y Sevilla, lo que ha permitido mejorar de una forma muy significativa la capacidad y agilidad en la atención de aquellas emergencias que requieran la intervención de los equipos de salvamento y lucha contra la contaminación que se gestionan y operan desde estas bases. A ellas se unen las seis bases subacuáticas operativas desde finales de 2005, complementando y completando la capacidad de intervención y lo establecido en el Plan Nacional de Salvamento 2006-2009.

Las bondades de estos nuevos medios, de sus nuevas prestaciones, de sus mejores capacidades e inferiores tiempos de respuesta, han sido demostradas ampliamente a lo largo de 2007 dando satisfactoria resolución a las múltiples y variadas emergencias acaecidas.

En cuanto a las cifras económicas, el volumen de inversiones en 2007 ha ascendido a 158,8 millones de euros lo que supone multiplicar por 2,3 las inversiones realizadas en 2006. Los gastos de la actividad ordinaria de la Sociedad alcanzaron los 131,5 millones de euros, lo que representa un 27% más que la cifra de 2006. Estos gastos fueron cubiertos en un 95% por las subvenciones del Estado y en un 5% por los ingresos propios.

Todo lo hasta aquí descrito, y la importante actividad que este Informe recoge, no habría sido posible sin las personas de Salvamento Marítimo. A todas ellas quiero transmitir mi más calurosa felicitación por lo conseguido en 2007. Un año especialmente intenso, algunas veces muy duro, que ha demandado un también especial esfuerzo de todos, cada uno desde su responsabilidad, y que siempre ha encontrado la mejor y más entregada respuesta.

Pilar Tejo Mora-Granados
Directora de la Sociedad de Salvamento
y Seguridad Marítima

ÍNDICE

INFORMACIÓN GENERAL	11
1. La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima	12
2. Consejo de Administración	13
3. Estructura organizativa	14
4. Información económica	14-15
5. Recursos Humanos	16
ORGANIZACIÓN Y MEDIOS DE LA SOCIEDAD DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARÍTIMA	17
1. Centros de Coordinación de Salvamento (CCS)	19
2. Unidades marítimas y aéreas	19-26
3. Bases estratégicas de salvamento y lucha contra la contaminación marina	27-28
4. El Centro de Seguridad Marítima Integral "Jovellanos"	29-30
ESTADÍSTICAS DE ACTIVIDAD DE LA SOCIEDAD DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARÍTIMA	31
1. Emergencias atendidas durante el año 2007	32-35
2. Emergencias relacionadas con la inmigración irregular	36-41
3. Actividad de seguimiento del tráfico marítimo	42-43
4. Servicios efectuados por las unidades aéreas y marítimas en 2007	44-45
5. Ejercicios de entrenamiento	46-51
6. Intervenciones del área de Operaciones Especiales	51-55
7. Actividad del Centro "Jovellanos"	56-57
8. Presencia externa de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima	58-59
9. Premios y reconocimientos otorgados a Salvamento Marítimo en 2007	60-61
INVERSIÓN Y DESARROLLO DE LOS RECURSOS	63
1. Plan Nacional de Salvamento Marítimo 2006-2009	64-66
2. Programas y medidas del Plan Nacional de Salvamento Marítimo 2006-2009	67-78
3. Creación y puesta en marcha de la USyP.....	79
4. Obtención del Certificado ISO 9001:2000.....	79-80
Relación de Centros de Coordinación de Salvamento Marítimo.....	81-88



Varios técnicos de Salvamento Marítimo supervisan las labores de reflotamiento del buque "Sierra Nava", encallado en Algeciras en enero del año 2007.

INFORMACIÓN GENERAL



1. LA SOCIEDAD DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARÍTIMA

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

Misión

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

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

Área de responsabilidad de salvamento

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



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

2. CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

El Consejo de Administración a 31 de diciembre de 2007 estaba compuesto por:

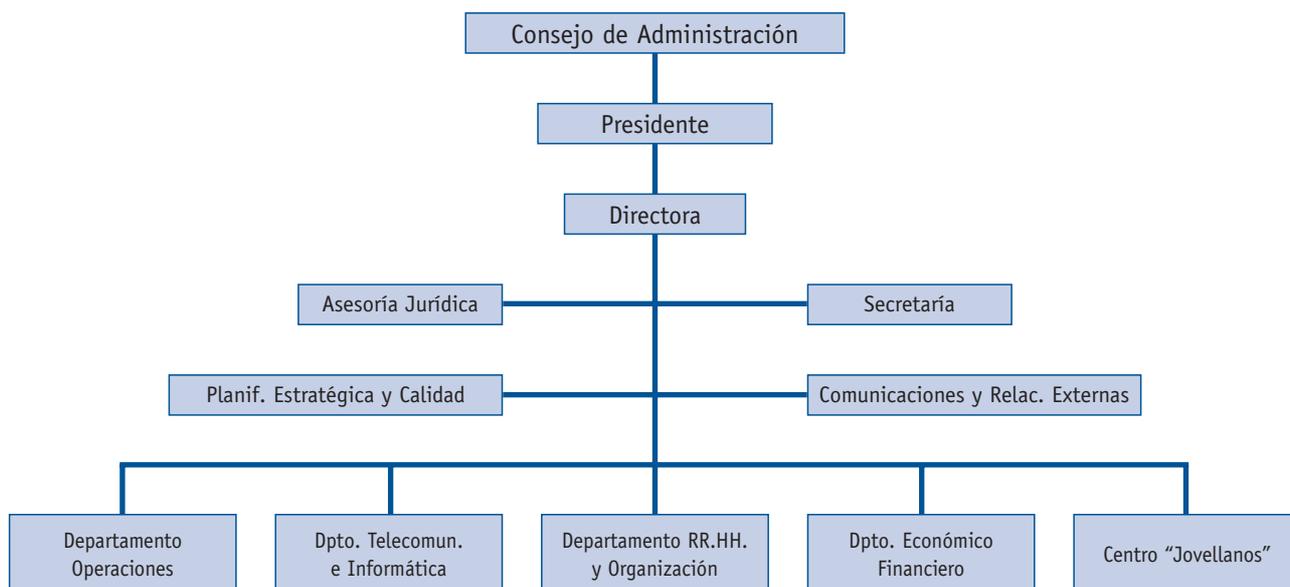
Presidente	D. Felipe Martínez Martínez
Directora de la Sociedad	Dña. Pilar Tejo Mora-Granados
Consejeros	Dña. Pilar Aizpún Ponzán D. César F. Bordallo Álvarez D. Carles María Casajuana Palet D. José Cebrián Pascual D. José Luis Díez García D. Miguel Ángel de Frutos Gómez D. Alfredo González González D. Manuel L. Martín Antón D. Juan Martín Villalón D. Juan Manuel Montero Vázquez D. Javier Pascual Casado Dña. Mercedes Rico Carabias D. Francisco Suárez-Llanos Galán D. José María Verdú Valencia D. Francisco Velásquez López
Secretario del Consejo	D. Rafael Domínguez Olivera

Durante el año 2007 han causado baja como miembros del Consejo de Administración de la Sociedad:

Dña. Celia Abenza Rojo

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

3. ESTRUCTURA ORGANIZATIVA



4. INFORMACIÓN ECONÓMICA

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

Durante el año 2007 Salvamento Marítimo, además de su patrimonio propio, contó con los siguientes **medios de financiación** para el desarrollo de sus objetivos:

- Los ingresos ordinarios procedentes fundamentalmente de los cursos de formación impartidos en el Centro de Seguridad Marítima Integral "Jovellanos" consecuencia de su propia actividad comercial, que en el ejercicio 2007 ascendieron a 2,08 millones de euros.
- Los ingresos percibidos por las liquidaciones que realizan las compañías que gestionan los medios aéreos y marítimos con los que opera la Sociedad, así como los percibidos directamente por Salvamento Marítimo de las compañías aseguradoras por operaciones de salvamento. En el ejercicio 2007 ascendieron a 1,13 millones de euros.

- Las subvenciones asignadas en los Presupuestos Generales del Estado para 2007 que fueron de 97,29 millones de euros las de explotación y 68,40 millones de euros las de capital.
- Las subvenciones y aportaciones concedidas a favor de la Sociedad procedentes de fondos específicos de la Unión Europea, de otras Administraciones públicas, etc.
- En el capítulo de ingresos cabe destacar el incremento adicional en la aportación de subvenciones de explotación en 25,90 millones de euros, debido básicamente a las necesidades derivadas del accidente del buque "Prestige", de la inmigración irregular en Canarias y de las ayudas para mejorar la seguridad en los buques pesqueros.

En cuanto a los gastos, la Sociedad ha mantenido la tendencia de años anteriores con unos gastos totales de 147,97 millones de euros de los que 131,53 millones de euros corresponden a los incurridos para el desarrollo ordinario de su actividad y 16,44 millones a los ocasionados como consecuencia del accidente del buque "Prestige".

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

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

GASTOS (millones de euros)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Aprovisionamientos	26,66	32,06	34,16	43,82	40,93	44,34	58,32	75,16
Gastos de Personal	11,84	12,93	14,03	16,21	17,17	18,15	19,60	21,77
Servicios Exteriores	5,76	5,37	5,57	6,02	7,30	8,43	11,51	12,84
Otros Gastos de Explotación	0,21	0,79	0,48	0,69	0,12	0,81	1,12	4,10
Dotación Amortizaciones Inmovilizado	7,34	7,25	8,32	8,06	8,10	7,15	12,68	18,16
Total	51,81	58,40	62,56	74,80	73,62	78,88	103,23	132,03

Por otra parte, el volumen de inversiones en el año 2007 ascendió a un total de 158,12 millones de euros, lo que supone multiplicar por 2,8 las inversiones correspondientes a 2006.

INVERSIONES	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Total	8,54	10,13	28,76	12,95	31,52	60,06	57,02	158,12

GRÁFICO DE EVOLUCIÓN



5. RECURSOS HUMANOS

El equipo humano que trabaja en Salvamento Marítimo está en alerta permanente las 24 horas del día, los 365 del año, para velar por la seguridad en la mar. A finales del año 2007 el número total de profesionales trabajando ha ascendido a 1.450 personas. De ellos, un total de 480 (420 titulados) es personal de la Sociedad de

Salvamento, de los que 436 son fijos y 44 eventuales, que se distribuyen entre los Centros de Coordinación de Salvamento, los Servicios Centrales y el Centro de formación "Jovellanos". Los 970 restantes corresponden a las tripulaciones de las unidades aéreas y marítimas, y equipos de intervención de las bases.

AÑO 2007	
Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima	480
Tripulaciones de las unidades	970
Totales	1.450

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



Salvamento Marítimo cuenta con un equipo humano de 1.450 personas que velan por la seguridad en la mar.

ORGANIZACIÓN Y MEDIOS DE LA SOCIEDAD DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARÍTIMA





Los helicópteros son activados para dar una rápida respuesta a las emergencias que necesitan una actuación inmediata por las condiciones de gravedad, supervivencia o evacuaciones médicas.



El personal de Salvamento Marítimo está en alerta permanente las 24 horas del día, durante los 365 días del año, para actuar en las emergencias.

1. CENTROS DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO (CCS)

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

Para ejercer esta labor, Salvamento Marítimo coordina, desde sus 21 Centros de Coordinación de Salvamento distribuidos por toda la costa, los medios humanos y materiales propios, o pertenecientes a

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

El personal técnico adscrito a los Centros de Coordinación de Salvamento está en alerta permanente las 24 horas del día, durante los 365 del año. En total, 310 titulados en Marina Civil se encargan de controlar las emergencias marítimas desde los 21 Centros de Coordinación de Salvamento. La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima atiende cualquier emergencia que pueda acontecer en los 1,5 millones de kilómetros cuadrados de zona marítima asignada a España en materia de búsqueda y salvamento.



Los 21 Centros de Coordinación de Salvamento dieron respuesta a 4.996 emergencias en el año 2007, ascendiendo el número de personas asistidas a 20.455

2. UNIDADES MARÍTIMAS Y AÉREAS

La flota de Salvamento Marítimo, a 31 de diciembre de 2007, está compuesta por 4 buques polivalentes de salvamento y lucha contra la contaminación marina, así como 12 buques remolcadores de salvamento y 53 embarcaciones de intervención rápida denominadas "Salvamares".

La flota se completa con los medios aéreos de los que dispone Salvamento Marítimo, que se concretan en 8 helicópteros, 6 de ellos fletados y 2 en propiedad, y 4 aviones, 1 de ellos fletado y 3 propiedad de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima.

Los medios a cargo de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima no tienen una ubicación geográfica fija, a excepción de los 21 Centros de Coordinación de Salvamento Marítimo. Estos medios están estratégicamente situados a lo largo de las costas españolas atendiendo a criterios de efectivi-

dad, basados en conseguir minimizar los tiempos de respuesta, para realizar una mejor cobertura y actuación eficaz adecuada a las previsiones de ocurrencia de siniestros que proporciona el estudio y análisis de las estadísticas recientes. Este ejercicio es continuo y puede dar lugar a una redistribución de los medios de salvamento si las condiciones así lo exigen.

Si bien las unidades aéreas y marítimas y el equipamiento especializado tienen una base operativa habitual, pueden ser desplazados si las circunstancias de la emergencia así lo aconsejaban, por tanto no se puede afirmar que unos determinados medios sean específicos para dar respuesta a un accidente marítimo en un particular lugar. Evidentemente los medios que tengan su base habitual en la zona más próxima a la emergencia son probablemente los primeros en ser activados para actuar si son adecuados para ello.

2.1. Buques polivalentes

La característica de los cuatro buques ya operativos (“Luz de Mar”, “Miguel de Cervantes”, “Don Inda” y “Clara Campoamor”) es su polivalencia en tres aspectos principales:

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

El “Luz de Mar” y el “Miguel de Cervantes” tienen 56 metros de eslora, 128 toneladas de tiro de remolque y gran maniobrabilidad, su capacidad de recogida es de 290 m³ cada uno y disponen de brazos de recogida de contaminación con bombas de aspiración, barreras de contención, skimmers y tanques de almacenamiento a bordo.

El “Don Inda” y el “Clara Campoamor” tienen 80 metros de eslora, 228 toneladas de potencia de remolque y 1.750 m³ de capacidad de recogida cada uno y constituyen el instrumento del Plan Nacional ante graves accidentes por vertidos contaminantes. Con la incorporación de estas nuevas unidades a las ya operativas, Salvamento Marítimo multiplica por 50 su capacidad de recogida de residuos en la mar, que en 2004 era de 80 metros cúbicos, y ahora es de 4.155 metros cúbicos.

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

Elementos tales como el posicionamiento dinámico, la cámara de visión nocturna (FLIR), equipos contra incendios, y dos sistemas diferentes de recogida de residuos de hidrocarburos, además de la posibilidad de aplicación de dispersantes completan la dotación que garantiza su operatividad y adecuación a cualquier tipo de emergencia.

BUQUES POLIVALENTES PROPIEDAD DE SALVAMENTO MARÍTIMO

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

2.2. Remolcadores de salvamento

Los remolcadores con los que cuenta Salvamento Marítimo son unidades que por sus prestaciones aseguran la posibilidad de dar remolque y asistir a grandes buques y tienen capacidad operativa para inter-

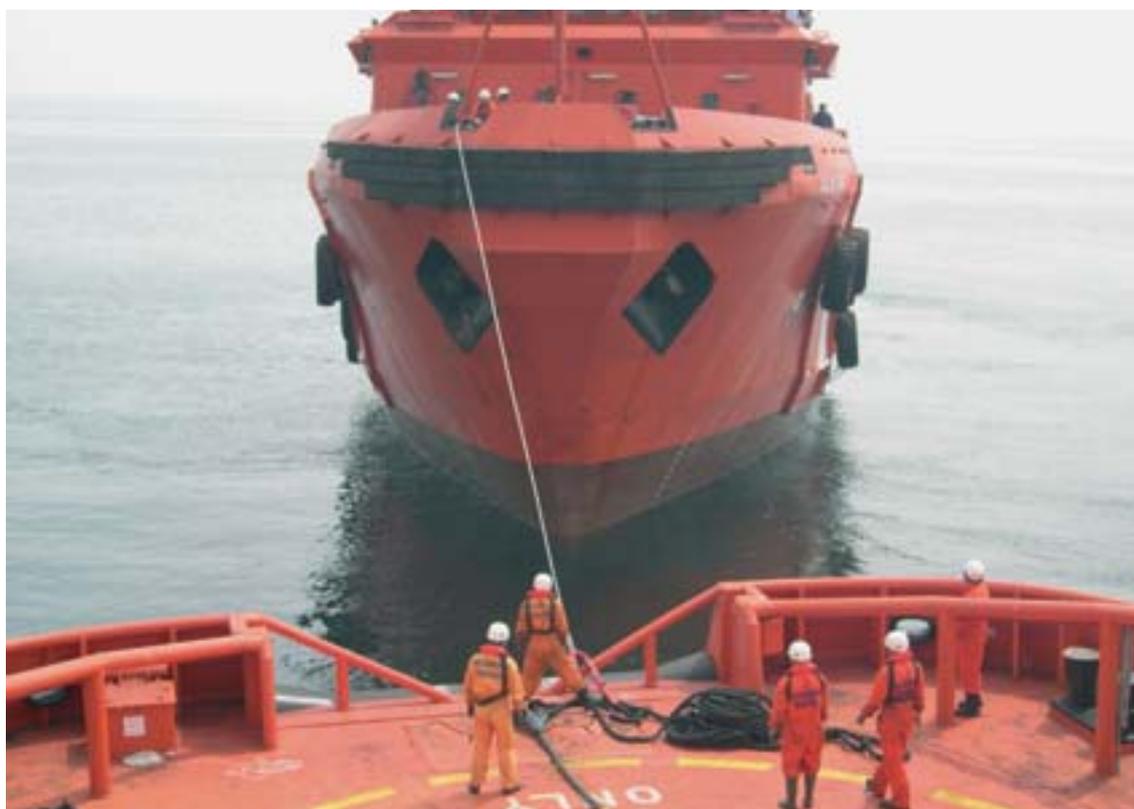
venir en grandes siniestros (incendios, contaminación, salvamento...). Estas unidades están desplegadas estratégicamente a lo largo de la costa, permanentemente alistadas para actuar en la mar, navegando o en espera de prestar servicios.

REMOLCADORES PROPIEDAD DE SALVAMENTO MARÍTIMO

Nombre	Año	Potencia (CV)	Tiro (tons)	Eslora (metros)	Zona de influencia
Alonso de Chaves	1987	8.640	105	63	Cantábrico Occidental
Punta Salinas	1982	8.800	97,7	63	Canarias
Punta Mayor	1984	8.000	81	60	Mediterráneo Norte

REMOLCADORES FLETADOS

Nombre	Año	Potencia (CV)	Tiro (tons)	Eslora (metros)	Zona de influencia	Armador
V.B. Antártico	1977	8.160	95,6	51	Mediterráneo Sur	Boluda
Ría de Vigo	1985	8.780	92,7	68	Mediterráneo Centro	Remolcanosa
Remolcanosa 5	1978	5.057	66,2	43	Andalucía Oriental	Remolcanosa
Conde de Gondomar	1968	1.750	30,5	56,3	Canarias	Remolcanosa
Ibaizábal I	1973	4.500	50	36,9	Galicia Norte	Sertosa Norte
Boluda Mistral	1974	3.300	45	36,3	Canarias Oriental	Boluda
Ibaizábal II	1974	4.500	50	36,9	Cantábrico Oriental	Ibaizábal
Ibaizábal III	1974	4.500	50	36,9	Galicia Sur	Sertosa Norte
Sertosa 18	1977	3.350	48,1	33,5	Andalucía Occidental	Sertosa



Dos remolcadores de Salvamento Marítimo realizan un ejercicio.

2.3. Embarcaciones “Salvamares”

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

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

A fecha 31 de diciembre de 2007 la flota de unidades de intervención rápida estaba compuesta por 53 embarcaciones según la siguiente relación:

Nombre	Eslora	Tripulación	Potencia	Entrada en servicio	Base
Orión	20 mts.	3	2x1.300 hp	1999 (22 diciembre)	Pasajes
Monte Gorbea	15 mts.	3	2x450 hp	1992 (1 julio)	Bermeo
Deneb	21 mts.	3	2x1.400 hp	2001 (24 enero)	Santander
Algol	15 mts.	3	2x450 hp	1991 (20 julio)	Llanes
Rígel	20 mts.	3	2x1.300 hp	2000 (3 abril)	Gijón
Capella	21 mts.	3	2x1.400 hp	2002 (20 marzo)	Luarca
Alioth	21 mts.	3	2x1.400 hp	2007 (29 octubre)	Burela
Sargadelos	15 mts.	3	2x450 hp	1995 (1 febrero)	S. E. de Ribeira
Shaula	21 mts.	3	2x1.400 hp	2001 (julio)	Cariño
Mirfak	21 mts.	3	2x1.400 hp	2001 (23 abril)	La Coruña
Altair	21 mts.	3	2x1.400 hp	2000 (30 noviembre)	Camariñas
Regulus	21 mts.	3	2x1.400 hp	2003 (1 septiembre)	Porto do Son
Mirach	21 mts.	3	2x1.400 hp	2002 (2 diciembre)	C. Morrazo
Alborán	20 mts.	3	2x1.250 hp	1996 (12 agosto)	Mazagón
Gadir	20 mts.	3	2x1.250 hp	1996 (12 noviembre)	Cádiz
Dubhe	15 mts.	3	2x525 hp	1993 (1 marzo)	Barbate
Alkaid	21 mts.	4	2x1.400 hp	2004 (12 agosto)	Tarifa
El Puntal	15 mts.	3	2x525 hp	1993 (1 abril)	Ceuta
Spica	15 mts.	3	2x450 hp	1992 (5 junio)	Melilla
Algeciras	15 mts.	4	2x450 hp	1992 (1 noviembre)	Algeciras
Vega	15 mts.	4	2x610 hp	2000 (20 mayo)	Estepona
Alnitak	21 mts.	4	2x1.400 hp	2007 (23 julio)	Málaga
Hamal	21 mts.	4	2x1.400 hp	2006 (6 noviembre)	Motril
Alonso Sánchez	15 mts.	3	2x450 hp	1992 (1 noviembre)	Cobertura varadas
Denébola	21 mts.	4	2x1.400 hp	2005 (3 agosto)	Almería
Algenib	21 mts.	3	2x1.400 hp	2002 (21 octubre)	Garrucha
Alcor	15 mts.	3	2x610 hp	1998 (1 agosto)	Cartagena
Polaris	15 mts.	3	2x610 hp	2000 (12 julio)	Alicante
Levante	15 mts.	3	2x450 hp	1995 (1 mayo)	Jávea
Sabik	21 mts.	3	2x1.400 hp	2007 (26 marzo)	Burriana
Pollux	21 mts.	3	2x1.400 hp	2001 (12 marzo)	Valencia
Sant Carles	15 mts.	3	2x450 hp	1992 (1 agosto)	S. Carlos Rápita
Diphda	21 mts.	3	2x1.400 hp	2001 (5 diciembre)	Tarragona
Bellatrix	15 mts.	3	2x450 hp	1992 (1 diciembre)	Barcelona
Sirius	20 mts.	3	2x1.300 hp	2000 (20 mayo)	Palamós
Cástor	15 mts.	3	2x610 hp	2000 (12 julio)	Rosas
Alnilam	21 mts.	3	2x1.400 hp	2007 (29 mayo)	Port de la Selva
Markab	21 mts.	3	2x1.400 hp	2002 (7 mayo)	Ibiza
Acrux	21 mts.	3	2x1.400 hp	2003 (11 julio)	Puerto Portals
Cavall Bernat	15 mts.	3	2x525 hp	1993 (1 mayo)	Alcudia
Illes Pitiuses	15 mts.	3	2x450 hp	1995 (11 julio)	Porto Colom
Antares	21 mts.	3	2x1.300 hp	1999 (20 julio)	Mahón
Aldebarán	15 mts.	3	2x610 hp	1998 (20 abril)	Ciudadela
Adhara	21 mts.	4	2x1.400 hp	2006 (11 agosto)	La Restinga
Alphecca	15 mts.	4	2x450 hp	2005 (11 febrero)	La Gomera
Canopus	15 mts.	3	2x525 hp	1993 (1 junio)	La Palma
Alpheratz	21 mts.	4	2x1.400 hp	2006 (20 junio)	Los Cristianos
Alphard	21 mts.	4	2x1.400 hp	2005 (3 agosto)	Los Cristianos
Tenerife	20 mts.	3	2x1.250 hp	1995 (5 septiembre)	Sta. Cruz Tenerife
Menkalinán	21 mts.	4	2x1.400 hp	2006 (5 diciembre)	Arguineguín
Nunki	21 mts.	3	2x1.400 hp	2002 (4 febrero)	Las Palmas
Mizar	21 mts.	4	2x1.400 hp	2004 (12 agosto)	Gran Tarajal
Atlántico	20 mts.	4	2x1.000 hp	1992 (1 agosto)	Arrecife

2.4. Embarcaciones de Cruz Roja Española

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

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

Base	Embarcación
Burela	LS-Saturno
Cedeira	LS-Marte
A Coruña	LS-Bianca
Ribeira	Langosteira
Laxe	Tain
Luarca	LS-Nereida
Isla Cristina	LS-Calipso
Tarifa	B Cruz Roja
Cádiz	LS-Júpiter
Motril	B Cruz Roja
Águilas	LS-Titania
Santa Pola	LS-Plutón
Castellón	LS-Pandora
Tarragona	LS-Venus
Vilanova	LS-Neptuno
Arenys	LS-Tritón
Sóller	LS-Galatea
San Antonio	LS-Urano
La Estaca (El Hierro)	Salvamar El Hierro
Playa Blanca (Lanzarote)	LS-Mercurio

ligeras, algunas propiedad de Salvamento Marítimo y otras de la Cruz Roja. Las bases están gestionadas por un jefe de base que se ocupa de las tripulaciones compuestas por voluntarios de Cruz Roja Española. En el año 2007 Cruz Roja Española gestionó 35 bases subvencionadas por Salvamento Marítimo.

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

Puerto Base Previsto	Embarcación
Fuenterrabía	Guadalupeko Ama
Guetaria	LS-Zarautz I
Bermeo	Bizkaia BI
Arriluce	Basati Primera
Laredo	LS-Mar Laredo
Santander	LS-Santander
Suances	LS-Suances
Gijón	Gijón I
L'Ametlla	LS-Mestral
Altea	LS-Tabarca
Valencia	M0.3-V del Mar
Málaga	LS-Málaga
San Pedro del Pinatar	Punta de Algas
Tzacorte (La Palma)	Mike 85.3
Mogán	LS-43.11



Las 35 embarcaciones de Cruz Roja Española están estratégicamente ubicadas para actuar en las emergencias marítimas.

2.5. Helicópteros

Para el salvamento de la vida humana en la mar y el reconocimiento aéreo, Salvamento Marítimo cuenta con 8 helicópteros específicamente configurados para las labores de búsqueda y salvamento marítimo. Las bases se encuentran en Jerez, Gijón, Gando, Tenerife Sur, A Coruña, Valencia, Reus y Almería. De los 8 helicópteros, 6 son fletados y 2 son propiedad de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima.

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

Nombre	Modelo	Zona de influencia
Helimer Cantábrico	AS 365 N2	Cantábrico
Helimer Galicia	S61N	Galicia
Helimer Andalucía	S61N	Sur- Estrecho
Helimer Mediterráneo	AW139	Mediterráneo Central/Baleares
Helimer Canarias	S61N	Canarias Oriental
Helimer Alborán	AS 365 N2	Alborán/Mediterráneo Sur
Helimer 201	AW139	Mediterráneo Norte
Helimer 202	AW139	Canarias Occidental



Salvamento Marítimo cuenta con 8 helicópteros distribuidos a lo largo de los más de 8.000 kilómetros de la costa española.



Con los aviones CN 235-300, equipados con la más avanzada tecnología, se realiza un control mucho más efectivo de los vertidos ilegales, más conocidos como sentinazos, ya que estos aparatos facilitan la identificación de los buques infractores.

2.6. Aviones

Por primera vez, desde su creación, Salvamento Marítimo dispone de 3 aviones EADS-CASA 235-300 en propiedad, incorporados en el año 2007. Dos de ellos se entregaron en mayo y el tercero en julio.

Hasta la incorporación de los 3 aviones en propiedad operaron 4 unidades "Beechcraft Baron B-55" contratadas de forma provisional a la empresa pública SENASA. Salvamento Marítimo sigue contando con uno de estos aviones que opera desde su base de Almería.

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

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

Entre las características del "Beechcraft Baron B-55" destacan una velocidad de crucero de 278 Km/h y la posibilidad de recorrer una distancia máxima de 1.667 kilómetros. La incorporación de los aviones a la flota aérea de Salvamento Marítimo supone una mejora muy considerable de la capacidad para las labores de salvamento y búsqueda de naufragos además de la prevención y lucha contra la contaminación marina.

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

DESPLIEGUE DE LA RED DE CENTROS Y UNIDADES DE SALVAMENTO MARÍTIMO



21
CENTROS
COORDINADORES



4
BUQUES
POLIVALENTES



12
BUQUES DE
SALVAMENTO



33
EMBARCACIONES
DE INTERVENCIÓN
RÁPIDA (21 m.)



20
EMBARCACIONES
DE INTERVENCIÓN
RÁPIDA (15 m.)



8
HELICÓPTEROS



4
AVIONES
DE VIGILANCIA

3. BASES ESTRATÉGICAS DE SALVAMENTO Y LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN MARINA

Desde las bases estratégicas de salvamento y lucha contra la contaminación se presta el apoyo de infraestructura logística y de provisión de equipos humanos y materiales a las operaciones especiales que, por su gravedad o su complejidad técnica, requieren una capacidad adicional a la de los 21 Centros de Coordinación de Salvamento y de las unidades aéreas y marítimas.

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

	2004	Diciembre 2007	2009
Bases estratégicas	2	6	6
Bases subacuáticas	1	6	6
Bases locales	3	3	5

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

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

- Instalaciones para el mantenimiento, lavado y reparación de equipos de lucha contra la contaminación. Mediante este mantenimiento se procura la operatividad total y la disponibilidad inmediata de los equipos para ser utilizados en una emergencia de la manera más eficaz y rápida posible.

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

Los componentes básicos del material de las bases estratégicas son:

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



Limpieza de una barrera oceánica en una base estratégica.

MATERIAL DE LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN	
Tipos de barreras (en metros)	Total
Selladoras	4.035
Portuarias	15.194
Costeras	25.459
Oceánicas	21.980
Total barreras existentes (en metros)	66.668
Otros equipos (Unidades)	
Barreras Cerco	6
Bombas	114
Skimmers	46
Total	166

La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima también cuenta con 3 bases locales en Las Palmas, Algeciras y Tarragona con contenedores de material y equipos de lucha contra la contaminación para asegurar la primera respuesta ante una contaminación procedente del mar.

Asimismo, desde inicios de 2006 están operativas las bases de actuación subacuática de A Coruña, Las Palmas, Algeciras, Ibiza y Tarragona que se unen a la de Alicante, operativa antes de la entrada en vigor del Plan Nacional de Salvamento 2006-2009.



Miembros de Salvamento Marítimo supervisando una barrera oceánica.

4. EL CENTRO DE SEGURIDAD MARÍTIMA INTEGRAL "JOVELLANOS"

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

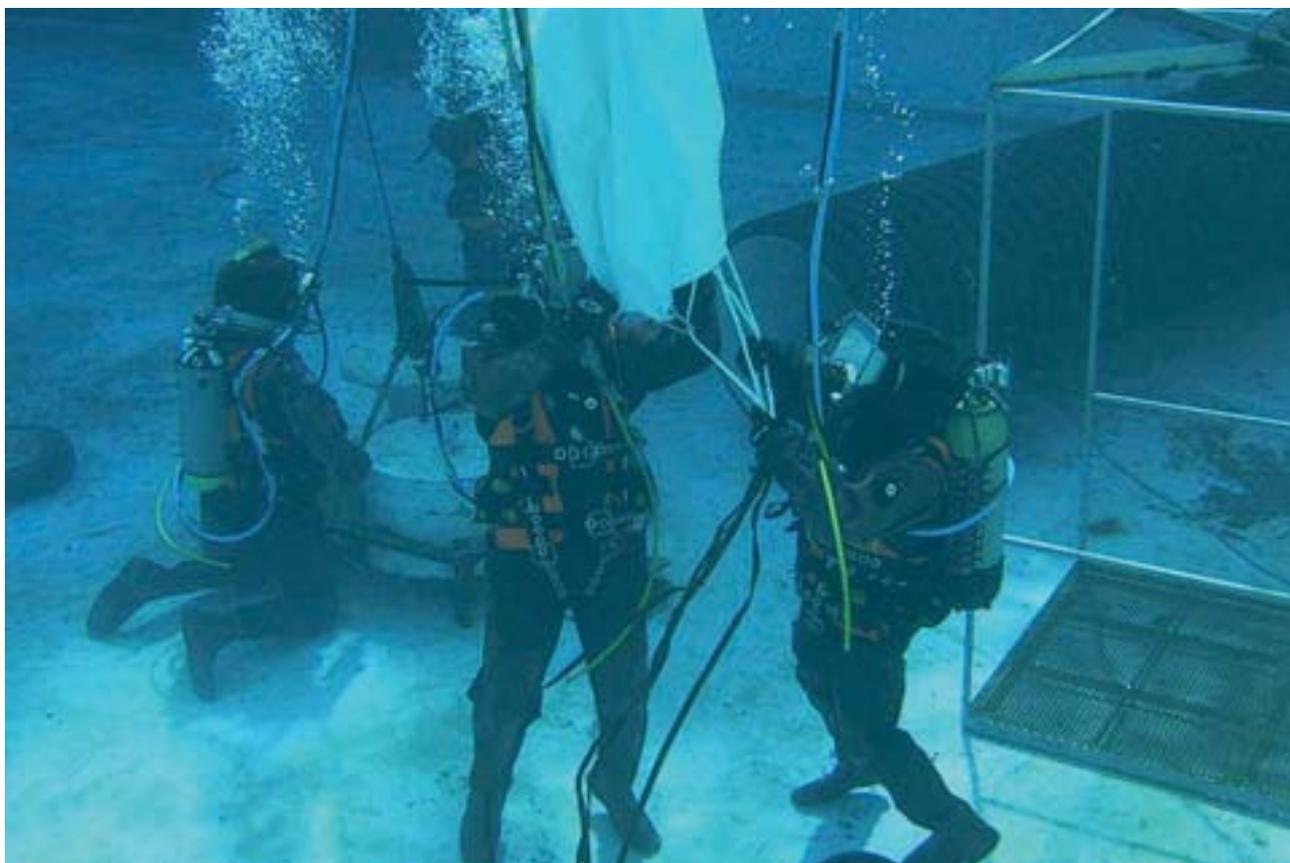
Objetivos:

- Desarrollar e impartir cursos de formación en las Áreas de Seguridad Marítima e Industrial y Prevención de Riesgos Laborales.
- Elaborar proyectos I + D en ámbitos marítimo-portuarios.
- Homologar equipos de salvamento y seguridad marítima.

Instalaciones:

Para el desarrollo de estas actividades, el Centro "Jovellanos" dispone de unas instalaciones y equipamiento que lo convierten en uno de los centros de este tipo punteros en Europa.

- Los simuladores son un instrumento muy útil en la formación de los profesionales de la mar. Están diseñados para la práctica en situaciones diversas y cambiantes. El Centro dispone de simulador de comunicaciones, simulador de Servicios de Tráfico Marítimo (VTS), simulador de maniobra y navegación y simulador de lucha contra la contaminación marina.
- Para las prácticas de supervivencia en la mar, el Centro dispone de una piscina de 12 metros de profundidad, 40 metros de ancho y 80 de largo, con 14 millones de litros de agua en la que se cuenta con un sistema de producción de hasta 16 tipos de olas, además de un simulador de apertura de balsas salvavidas y un simulador de cubiertas de buque a distintas alturas.



Realización de prácticas de buceo en el Centro de Seguridad Marítima Integral "Jovellanos".



Simulación de una situación de incendio en el Centro "Jovellanos".

- Las prácticas de rescate de víctimas en entornos industriales y urbanos se realizan en simuladores de pozos, silos, edificios y espacios confinados.
- Otras instalaciones para los cursos de formación son las destinadas a prácticas de incendios y otras emergencias en interiores, con una torre de maniobras, la denominada "casa de incendios", el simulador de buque y los contenedores para el control del fenómeno "flash-over".
- Estas instalaciones se completan con las destinadas a la simulación de situaciones de incendios de petroquímica y otras emergencias en exteriores, entre las que destacan las plantas químicas de dos y cuatro niveles, el tanque de almacenamiento de combustibles líquidos, el cargadero de cisternas y el campo de gases para el entrenamiento en emergencias con gases inflamables. También se dispone de un campo de extintores portátiles.
- Los cursos para el tratamiento de emergencias con mercancías peligrosas disponen de instalaciones que imitan situaciones, conducciones y espacios habituales para el almacenamiento y conducción de este tipo de sustancias.
- Las instalaciones se completan con el campo destinado a la formación de los servicios de extinción de incendios de aeropuertos, con simuladores de aeronaves de distintos tipos y tamaños y las distintas aulas con capacidad para 400 alumnos.

ESTADÍSTICAS DE ACTIVIDAD DE LA SOCIEDAD DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARÍTIMA



1. EMERGENCIAS ATENDIDAS DURANTE EL AÑO 2007

A lo largo del año 2007 se han atendido un total de 4.996 emergencias, que se desglosan del modo siguiente:

- 2.736 emergencias relacionadas con buques y/o sus tripulaciones, de las que 254 han sido intervenciones en evacuaciones médicas, siguiendo los consejos y solicitudes del Centro Radiomédico del Instituto Social de la Marina.
- 252 relacionadas con la protección del medio marino/lucha contra la contaminación marina.
- 512 relacionadas con alertas de Radiobalizas, Llamada Selectiva Digital o Inmarsat, de las que 409 han sido radiobalizas, confirmándose 15 de ellas como emergencias reales, habiéndose producido la mayoría de las mismas por motivos desconocidos o accidentales.
- 1.141 emergencias no relacionadas con buques y/o sus tripulaciones, es decir, casos de inter-

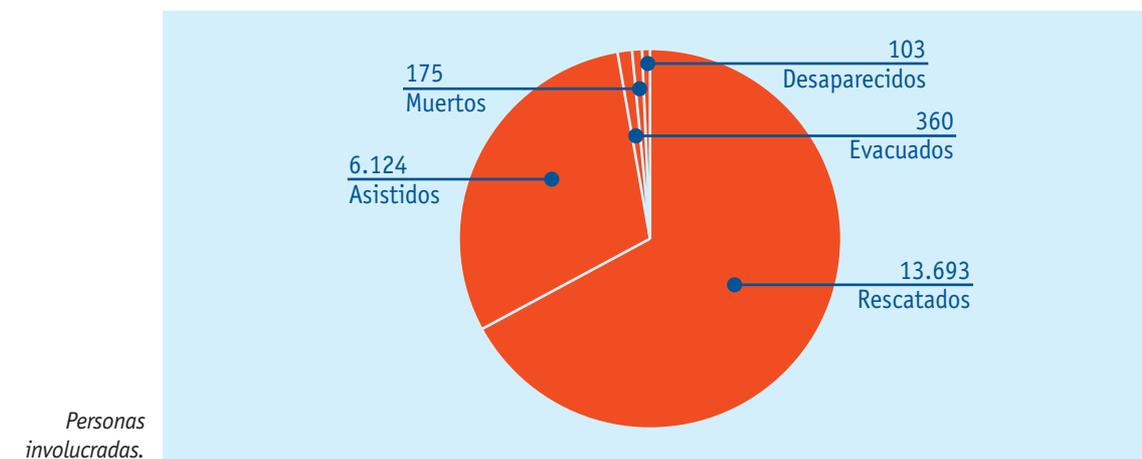
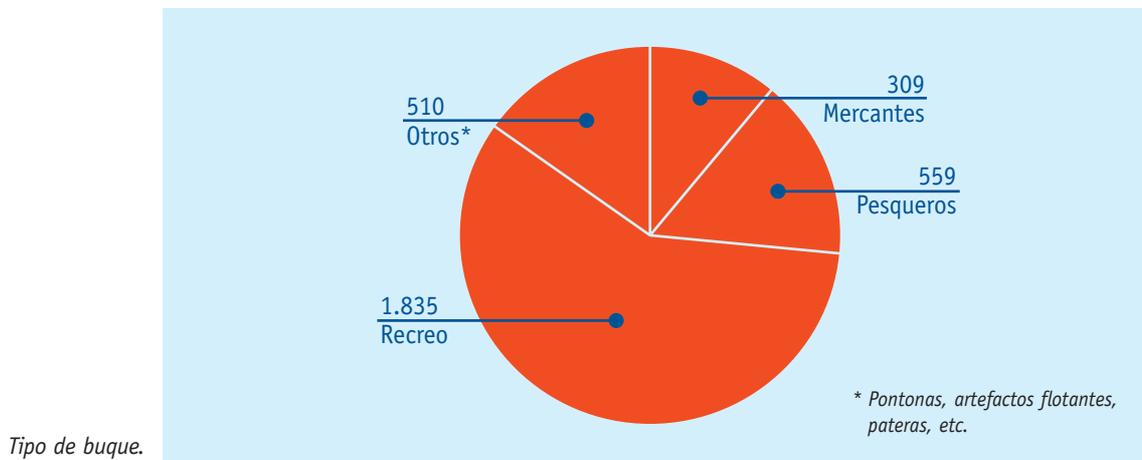
venciones en caídas desde acantilados, submarinistas, recogidas de objetos a la deriva, etc.

- 355 falsas alarmas que son actuaciones en el curso de las cuales se ha verificado la no existencia de emergencia.

En las emergencias se han visto involucrados un total de 3.213 buques.

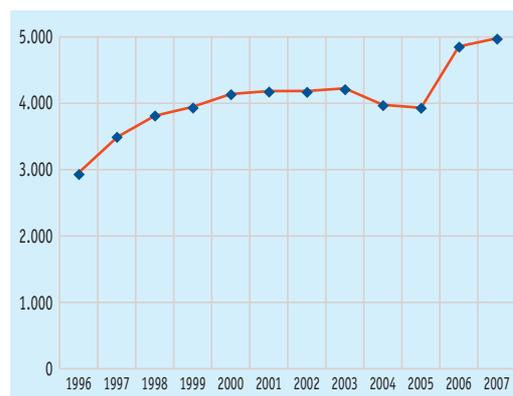
El total de personas implicadas en las actuaciones relacionadas con el total de emergencias fue de 20.455.

El número total de buques a los que se ha hecho seguimiento desde los Centros de Coordinación de Salvamento durante el año de 2007 ha sido de 358.055, de los cuales 190.312 corresponden a buques identificados a su paso por los Dispositivos de Separación de Tráfico de Finisterre, Tarifa y Cabo de Gata, el resto fueron controlados en las entradas/salidas de los puertos españoles.



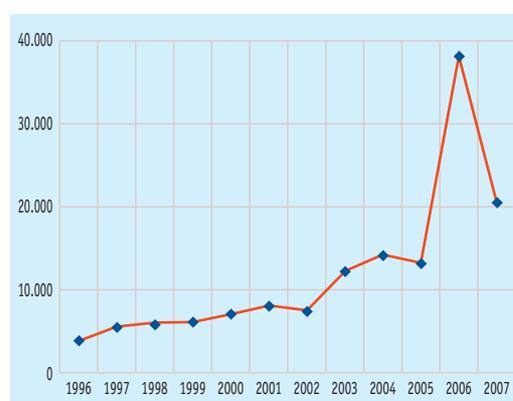
Evolución del número de emergencias según tipología. 1996-2007

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Relacionadas buques/trip.	1.330	1.589	1.790	1.924	2.006	2.168	2.167	2.219	2.225	2.205	2.784	2.736
Protección del medio marino	181	215	242	218	262	238	207	202	175	138	228	252
Señales Autom. de Socorro	429	537	553	620	591	602	632	587	480	504	451	512
No relacionadas buques/trip.	579	724	731	641	837	838	808	829	667	595	997	1.141
Falsas alarmas	365	400	489	521	451	433	464	482	444	461	384	355
Totales	2.884	3.465	3.805	3.924	4.147	4.279	4.278	4.319	3.991	3.903	4.844	4.996



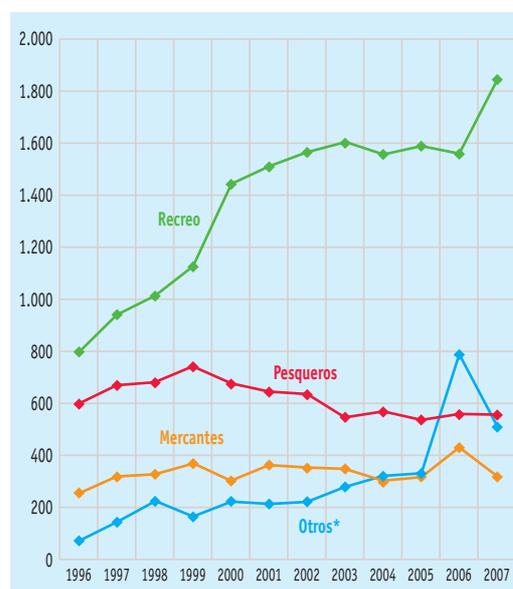
Evolución de las personas involucradas en emergencias. 1996-2007

Año	Rescatados	Asistidos	Evacuados	Muertos	Desaparecidos	Total
1996	630	2.882	334	143	54	4.043
1997	940	4.002	355	170	39	5.506
1998	1.015	3.972	336	181	80	5.584
1999	1.331	3.872	359	148	52	5.762
2000	1.900	4.875	294	190	64	7.323
2001	2.525	5.612	312	170	71	8.690
2002	2.196	5.124	281	165	43	7.809
2003	6.333	5.563	254	230	58	12.438
2004	8.195	5.229	323	195	114	14.056
2005	7.269	5.947	302	136	78	13.732
2006	31.188	6.553	303	191	52	38.287
2007	13.693	6.124	360	175	103	20.455



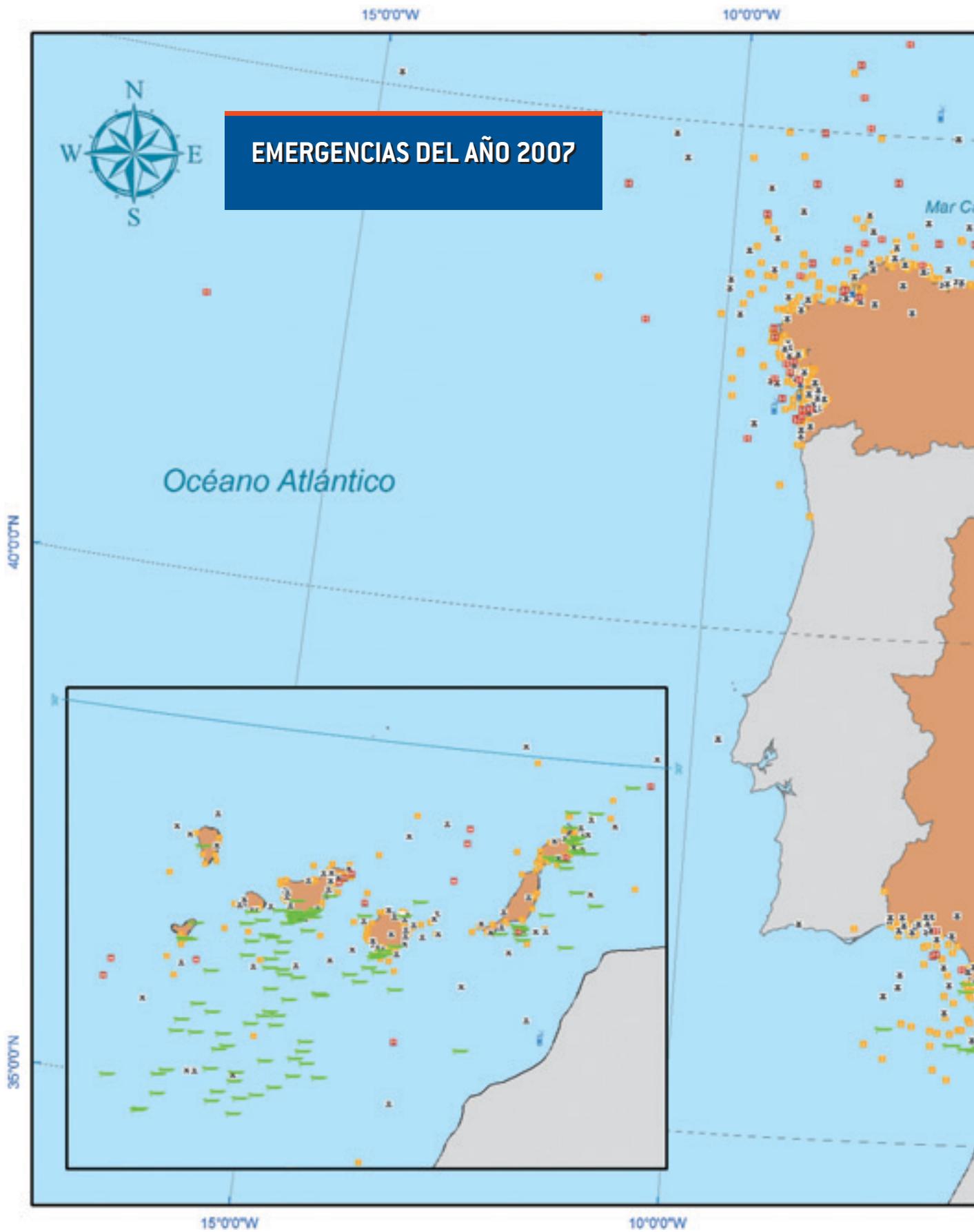
Evolución del número y tipo de buques implicados en emergencias. 1996-2007

Año	Mercantes	Pesqueros	Recreo	Otros*	Total
1996	253 (15%)	598 (34%)	800 (46%)	86 (5%)	1.737
1997	312 (15%)	665 (32%)	947 (45%)	171 (8%)	2.095
1998	317 (14%)	682 (29%)	1.099 (48%)	212 (9%)	2.310
1999	368 (15%)	737 (30%)	1.164 (48%)	180 (7%)	2.449
2000	299 (11%)	671 (26%)	1.436 (55%)	221 (8%)	2.627
2001	366 (13%)	632 (23%)	1.509 (56%)	211 (8%)	2.718
2002	353 (13%)	626 (22%)	1.577 (57%)	216 (8%)	2.772
2003	341 (12%)	547 (20%)	1.600 (58%)	289 (10%)	2.777
2004	296 (11%)	571 (21%)	1.543 (56%)	319 (12%)	2.729
2005	310 (11%)	539 (20%)	1.562 (57%)	330 (12%)	2.741
2006	429 (13%)	561 (17%)	1.559 (47%)	790 (23%)	3.339
2007	309 (10%)	559 (17%)	1.835 (57%)	510 (16%)	3.213



() Porcentaje sobre el total.

* Pontonas, artefactos flotantes, "pateras", etc.

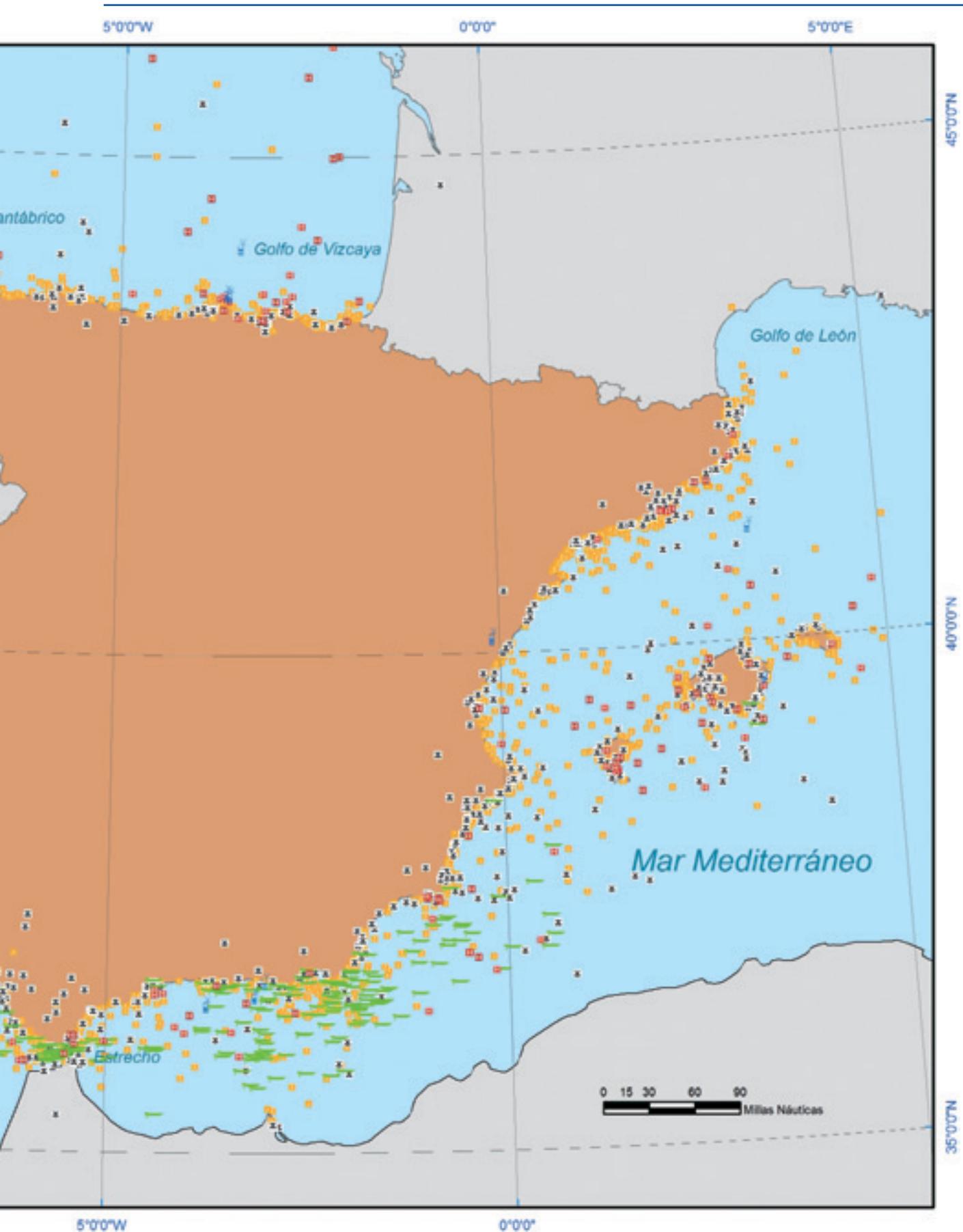


**Emergencias 2007
SALVAMENTO MARÍTIMO**

🚨 Falsa Alarma:	791
📢 Alarma Real*:	3.142
TOTAL:	3.933

🚶 Inmigración irregular*:	353
🚤 Señal Aut. de Socorro*:	18
🏠 Evacuación Médica Buque-Tierra*:	254
TOTAL:	625
* Incluidos en grupo "Alarma Real"	

ABORDAJE*:	50
ACCIDENTE POR ACT. RECREAT.*:	250
ACCIDENTE POR ACT. SUBACUÁT.*:	42
AUSENCIA DE NOTICIAS*:	66
AVISTAMIENTO DE BENGALAS*:	37
BUQUE A LA DERIVA/SIN GOBIERNO*:	1.491
CAIDA DE AERONAVES*:	2



CAIDA DE PERSONAS AL AGUA DESDE TIERRA*	108	VARADA/ENCALLADURA*	194
COLISIÓN*	10	VÍA DE AGUA*	99
ESCORA*	10	VUELCO*	42
HOMBRE AL AGUA*	37		
HUNDIMIENTO*	42	TOTAL:	2.517
INCENDIO/EXPLOSIÓN*	37		
TERRORISMO*	0	* Incluidos en grupo "Alarma Real"	

MEDIO AMBIENTE:	285
SALVAMENTO MARÍTIMO:	3.933
SEGURIDAD MARÍTIMA:	450
SERVICIO COMPLEMENTARIO:	328
TOTAL:	4.996

Salvamento Marítimo



Abril 2008
Origen de datos SIGO

2. EMERGENCIAS RELACIONADAS CON LA INMIGRACIÓN IRREGULAR

En el año 2007 se ha observado una disminución, con respecto al año anterior, en el número de emergencias de embarcaciones relacionadas con la inmigración irregular en las aguas españolas lindantes con el continente africano, utilizando las rutas ya habituales, en Canarias, Estrecho y Mar de Alborán, advirtiéndose en el Mediterráneo un incremento de casos por la costa sur de Levante, incluso llegando hasta la costa valenciana.

Las actuaciones que la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima realiza, en relación con este

tipo de emergencias son, en gran parte de los casos, de tipo preventivo en aras a la Seguridad de la Vida Humana en la Mar, al tener noticias del avistamiento de alguna de estas embarcaciones. En otros casos se actúa al tener noticia o constancia de una situación de peligro relacionado con las mismas.

Asimismo, es destacable la atención a emergencias fuera de la zona de responsabilidad SAR española coordinadas por el CNCS, por tratarse de buques españoles involucrados en la asistencia a este tipo de embarcaciones en aguas lejanas (Malta, Libia,...)

EMERGENCIAS DE EMBARCACIONES TIPO "PATERAS" EN EL AÑO 2007

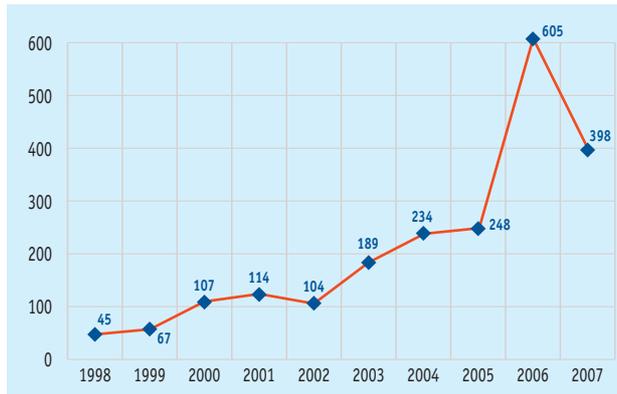
	N.º emergencias	Rescatados	Fallecidos	Desaparecidos
Tarifa	68	590	0	1
Almería	118	2.735	1	9
Las Palmas	87	3.651	13	0
Tenerife	89	5.556	15	54
Palma	3	26	0	0
Cádiz	1	4	0	0
Cartagena	22	166	0	0
Valencia	3	10	0	0
CNCS	7	232	2	0
Total	398	12.970	31	64



Los tripulantes de una "Salvamar" realizan el rescate de inmigrantes.

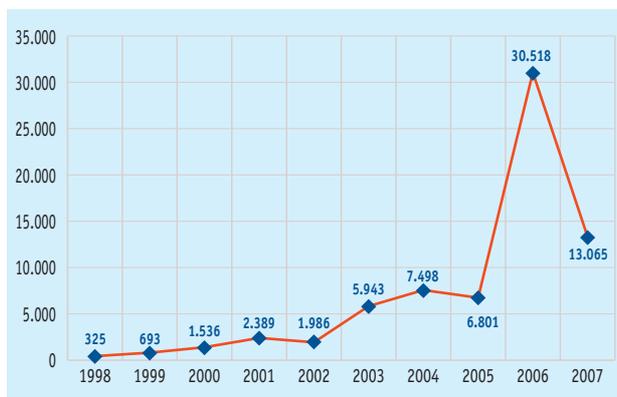
En el siguiente gráfico se aprecia el incremento de las emergencias relacionadas con pateras desde 1998, año en el que Salvamento Marítimo tuvo conocimiento del transporte de inmigrantes en este tipo de embarcaciones y su desembarco en las costas españolas.

TOTAL EMERGENCIAS POR AÑO



Con respecto al número de personas que han estado involucradas en las emergencias antes relacionadas, se constató un aumento excepcional durante el año 2006, disminuyendo en 2007, tal y como se puede comprobar en el siguiente gráfico:

TOTAL PERSONAS INVOLUCRADAS POR AÑO



A continuación se detallan cuadros y datos estadísticos relacionados con estas emergencias, relacionándolas por los Centros de Coordinación de Salvamento que han actuado, incluyendo aquellos

que han experimentado la llegada de este tipo de embarcaciones nunca antes observado, ofreciendo cuadros y gráficos que totalizan los resultados globales.



Operación de rescate en la que un remolcador y una "Salvamar" asisten a los inmigrantes a bordo de un cayuco en Canarias.

Centro de Coordinación de Salvamento (CCS) en Tarifa

El Centro en Tarifa es el que había tenido en el pasado más actividad en este tipo de emergencias,

habiendo remitido el número de las mismas, siendo sus datos a lo largo del año los siguientes:

CCS Tarifa	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic
N.º emergencias	2	1	2	4	1	6	6	10	17	11	8	0
Rescatados	11	6	26	31	5	69	40	27	179	66	130	0
Fallecidos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Desaparecidos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0

El Centro en Tarifa es el Centro de salvamento con más experiencia al ser el que primero percibió en el año 1991 la actividad en este aspecto, habiendo experimentado en el año 2007 un incremento de este tipo de casos, en contra de lo ocurría en los años

pasados al haberse desplazado la afluencia de este tipo de embarcaciones hacia el Mar de Alborán y sobre todo a la zona de Canarias, aunque no ha habido incremento en el número de personas. En los últimos diez años su estadística ha sido la siguiente:

CCS Tarifa	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
N.º emergencias	11	32	63	50	41	73	59	53	32	68
Rescatados	69	382	965	1.186	908	2.665	1.290	1.546	594	590
Fallecidos	17	7	33	18	27	13	5	1	0	0
Desaparecidos	39	5	20	0	6	0	0	1	0	1

EMERGENCIAS "PATERAS" CCS TARIFA



Rapidez y versatilidad son las principales características de las embarcaciones de intervención rápida "Salvamar".

Inmigrantes rescatados a bordo de un remolcador de Salvamento Marítimo.

Centro de Coordinación de Salvamento en Almería

Otro Centro encargado de coordinar este tipo de emergencias es el CCS en Almería, que durante el

año ha mantenido el incremento del número de emergencias de este tipo.

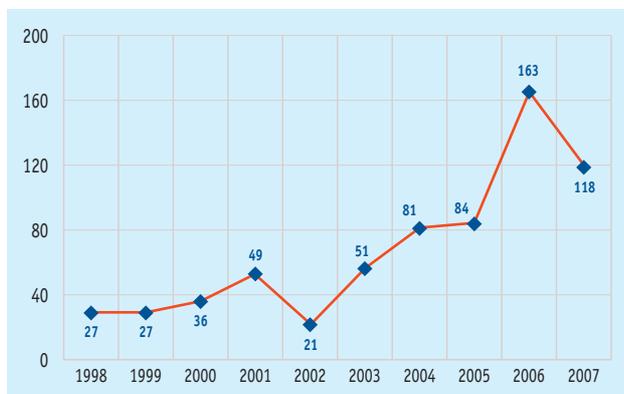
CCS Almería	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic
N.º emergencias	6	4	3	5	7	4	23	9	21	13	12	11
Rescatados	140	98	49	131	334	153	345	344	368	267	259	247
Fallecidos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Desaparecidos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9

En este Centro, la actividad en este tipo de emergencias se inició en el año 1994 habiendo experimentado en 2007 una disminución en el número de

casos, siendo los datos a lo largo de los últimos diez años los siguientes:

CCS Almería	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
N.º emergencias	27	27	36	49	21	51	81	84	163	118
Rescatados	141	241	470	1.046	631	1.910	3.276	2.813	4.298	2.735
Fallecidos	11	0	5	4	0	4	0	7	0	1
Desaparecidos	16	10	0	11	0	6	0	22	2	9

EMERGENCIAS "PATERAS" CCS ALMERÍA



En 2007 el Centro de Coordinación en Almería atendió un total de 118 emergencias de "pateras" y rescató a 2.735 inmigrantes.

Centro de Coordinación de Salvamento en Las Palmas

En la misma medida que los Centros anteriores el CCS en Las Palmas, ubicado en la isla de Gran

Canaria, atiende episodios de pateras, siendo sus datos durante el pasado año 2007:

CCS Las Palmas	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic
N.º emergencias	11	3	2	5	5	7	8	6	10	3	19	8
Rescatados	462	147	120	145	138	243	493	295	357	218	652	381
Fallecidos	0	0	0	0	2	0	0	1	10	0	0	0
Desaparecidos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

El CCS Las Palmas es el Centro que coordina las operaciones de las emergencias que surgen normalmente en las islas más orientales del archipiélago canario, como son las de Fuerteventura y Lanzarote, que por su proximidad a la costa de Marruecos son las elegidas para efectuar el desembarco de los inmigrantes

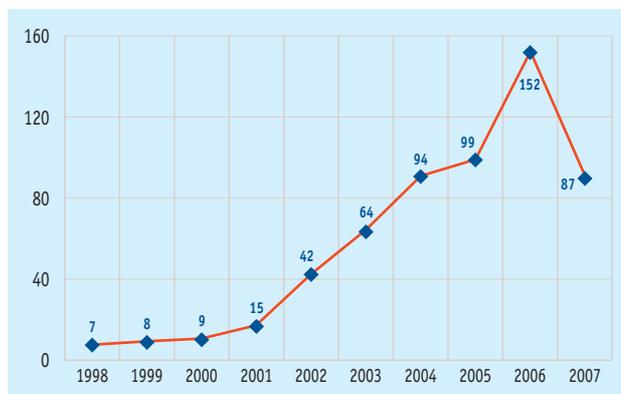
desde las “pateras”, aunque en 2006 y durante 2007 la mayor acumulación de emergencias se ha producido al sur de la Isla de Gran Canaria. En los últimos diez años se ha producido un aumento continuo de este tipo de casos, empezando a decrecer en 2007, siendo sus datos los siguientes:

CCS Las Palmas	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
N.º emergencias	7	8	9	15	42	64	94	99	152	87
Rescatados	32	41	41	99	397	1.245	2.805	1.784	5.340	3.651
Fallecidos	0	7	2	10	13	26	61	19	8	13
Desaparecidos	0	0	0	15	4	37	61	14	0	0



Inmigrantes asistidos por Salvamento Marítimo.

EMERGENCIAS “PATERAS” CCS LAS PALMAS



Salvamento Marítimo rescató en 2007 un total de 12.970 inmigrantes en aguas españolas.

Centro de Coordinación de Salvamento en Tenerife

Este Centro de Coordinación de Salvamento, ubicada en la isla de Tenerife, atiende sólo desde el año 2005 episodios de pateras, siendo sus datos los más

significativos en cuanto al aumento del número de emergencias así como al cambio de rutas experimentado desde 2006, y su descenso en 2007.

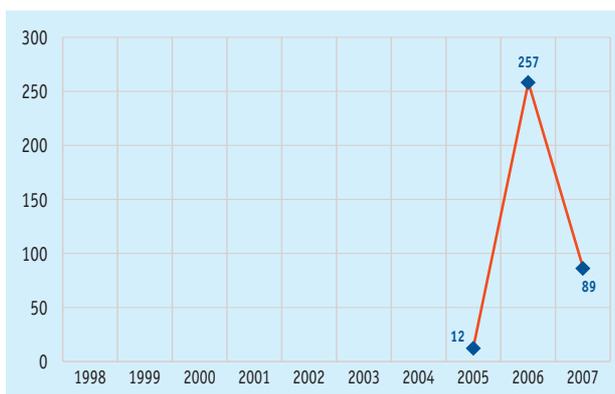
CCS Tenerife	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic
N.º emergencias	2	3	4	3	9	10	9	9	17	6	11	6
Rescatados	114	146	183	0	800	629	550	535	845	696	753	305
Fallecidos	0	0	3	0	0	0	6	0	1	0	2	3
Desaparecidos	0	0	0	0	0	0	54	0	0	0	0	0

El CCS Tenerife es el Centro que coordina las operaciones de las emergencias que surgen normalmente en las islas más occidentales del archipiélago canario, que han sido las elegidas para efectuar el desembarco de los inmigrantes desde los

“cayucos” provenientes de lugares tan alejados de las islas como Mauritania y Senegal, habiéndose observado también una gran disminución en la afluencia en este último año, siendo sus datos los siguientes:

CCS Tenerife	2005	2006	2007
N.º emergencias	12	257	89
Rescatados	581	20.035	5.556
Fallecidos	1	14	15
Desaparecidos	12	1	54

EMERGENCIAS “PATERAS” CCS TENERIFE



El número de emergencias de embarcaciones de inmigración procedente de África disminuyó en 2007 con respecto al año anterior.

En el siguiente gráfico se representan las emergencias relacionadas con la inmigración irregular atendidas por los Centros de Salvamento en Tarifa, Almería, Las Palmas y Tenerife desde el año 1999 hasta el año 2007.

TENDENCIA POR CENTRO



3. ACTIVIDAD DE SEGUIMIENTO DEL TRÁFICO MARÍTIMO

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

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

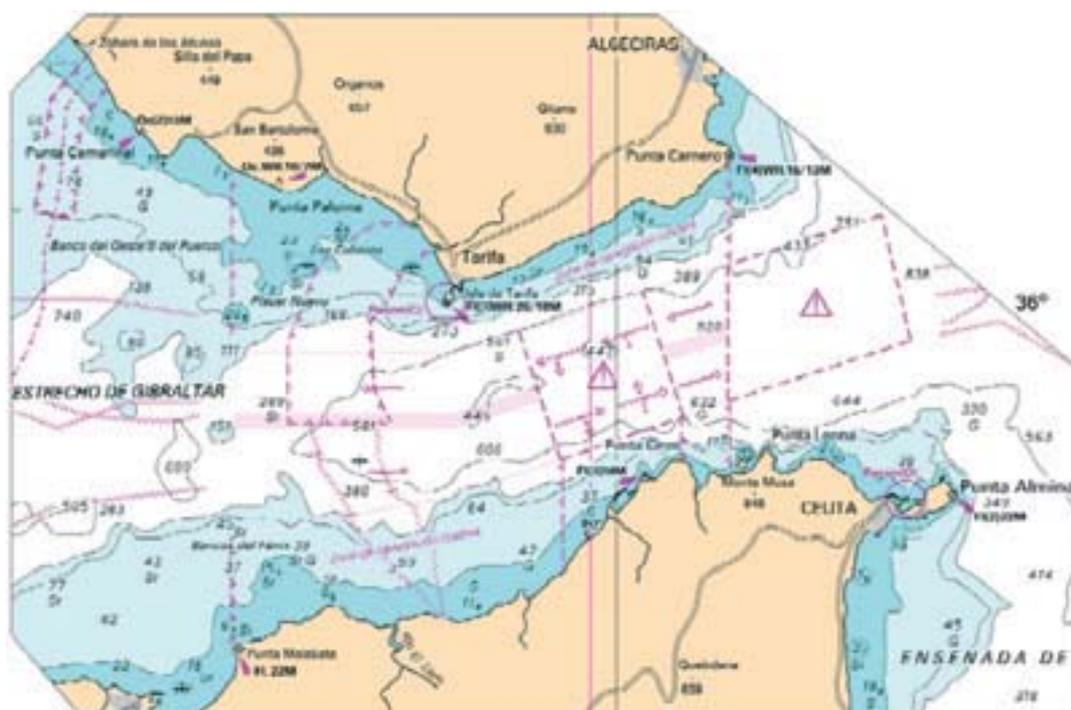
El establecimiento de los dispositivos de separación de tráfico ha reducido considerablemente el riesgo y el número de accidentes por colisiones y varadas en el tráfico marítimo.

En España existen varios dispositivos de separación de tráfico:

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

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

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



Nuevo Dispositivo de Separación de Tráfico del Estrecho de Gibraltar.

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

	2004	2005	2006	2007
En los DST	153.596	152.777	157.893	190.312
En las aproximaciones y alejamientos de puertos	158.787	157.800	156.472	167.743
Total de buques identificados	312.383	310.577	314.365	358.055

**BUQUES IDENTIFICADOS EN LOS DISPOSITIVOS DE SEPARACIÓN DE TRÁFICO (DST)
EN LOS ÚLTIMOS NUEVE AÑOS**

DST FINISTERRE	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Buques identificados	41.829	44.561	44.331	43.209	43.469	42.538	43.212	41.942	42.136
Buques mercancías peligrosas	11.609	12.834	12.604	12.446	13.054	13.229	14.069	14.115	14.431
%	27,8%	28,8%	28,4%	28,8%	30,03%	31,10%	32,6%	33,7%	34,2%
DST TARIFA	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Buques identificados	83.856	84.844	82.136	83.491	88.778	91.009	94.157	96.188	105.954
Buques mercancías peligrosas	15.200	17.466	17.935	18.145	18.602	19.148	20.655	21.343	22.222
%	17,1%	20,6%	21,8%	21,7%	20,9%	21,04%	21,9%	22,2%	21,0%
DST GATA	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Buques identificados	13.788	22.244	21.049	20.252	19.067	20.049	15.408	19.755	38.414
Buques mercancías peligrosas	3.228	3.643	3.859	4.196	3.993	4.035	--	4.236	6.448
%	23,4%	16,4%	18,3%	20,7%	20,9%	20,1%	--	21,4%	16,8%
DST CANARIAS ORIENTAL *	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Total buques identificados	-	-	-	-	-	-	-	-	864
Buques mercancías peligrosas	-	-	-	-	-	-	-	-	-
DST CANARIAS OCCIDEN. *	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Total buques identificados	-	-	-	-	-	-	-	-	2.944
Buques mercancías peligrosas	-	-	-	-	-	-	-	-	-

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



Un controlador supervisa el tráfico marítimo en su zona de responsabilidad.

4. SERVICIOS EFECTUADOS POR LAS UNIDADES AÉREAS Y MARÍTIMAS EN 2007

MEDIOS MARINOS

BUQUES	N.º total servicios	Horas
Alonso de Chaves	79	737 h 52 m
Boluda Mistral	51	253 h 22 m
Clara Campoamor	184	2708 h 143 m
Conde de Gondomar	0	6302 h 46 m
Don Inda	107	2305 h 98 m
Ibaizábal Dos	6	987 h 12 m
Ibaizábal Tres	30	339 h 40 m
Ibaizábal Uno	25	268 h 27 m
Luz de Mar	140	3354 h 73 m
M. de Cervantes	319	3313 h 246 m
Punta Mayor	72	2307 h 67 m
Punta Salinas	88	6571 h 38 m
Remolcanosa V	31	782 h 41 m
Ría de Vigo	56	1940 h 45 m
Sertosa XVIII	25	260 h 6 m
V.B. Antártico	54	803 h 90 m

"SALVAMARES"	N.º total servicios	Horas
Orion	107	538 h 21 m
Monte Gorbea	106	314 h 44 m
Deneb	90	282 h 40 m
Algol	31	100 h 20 m
Rígel	114	220 h 52 m
Capella	103	444 h 35 m
Sargadelos	106	374 h 29 m
Shaula	91	464 h 35 m
Dubhe	132	482 h 12 m
Altair	89	356 h 35 m
Regulus	149	696 h 20 m
Mirach	150	525 h 46 m
Alborán	128	393 h 52 m
Gadír	158	522 h 59 m
Alkaid	214	706 h 40 m
Algeciras	300	871 h 18 m
El Puntal	215	1028 h 47 m
Vega	162	693 h 08 m

"SALVAMARES"	N.º total servicios	Horas
Mirfak	138	391 h 06 m
Denébola	196	754 h 57 m
Spica	36	146 h 39 m
Alcor	108	448 h 57 m
Algenib	123	402 h 30 m
Polaris	115	388 h 45 m
Levante	117	240 h 14 m
Pollux	166	541 h 13 m
Aldebarán	71	237 h 50 m
Sant Carles	91	378 h 40 m
Diphda	168	522 h 17 m
Bellatrix	131	297 h 14 m
Sirius	138	357 h 59 m
Cástor	93	247 h 39 m
Acrux	168	526 h 12 m
Cavall Bernat	93	259 h 36 m
Illes Pitiuses	76	192 h 03 m
Antares	71	239 h 40 m
Nunki	131	307 h 50 m
Mizar	65	250 h 48 m
Alphard	103	333 h 59 m
Markab	225	547 h 02 m
Atlántico	82	315 h 44 m
Tenerife	116	298 h 08 m
Alphecca	72	287 h 05 m
Canopus	51	190 h 25 m
Alonso Sánchez	123	326 h 06 m
Alpheratz	98	259 h 50 m
Adhara	54	337 h 54 m
Hamal	101	317 h 05 m
Menkalinan	116	337 h 31 m
*Sabik	103	381 h 07 m
*Alnilam	42	157 h 31 m
*Alnitak	43	140 h 59 m
*Alioth	15	50 h 10 m
Total	7.463	23.339 h 38 m

* Estas "Salvamares" entraron en servicio en el año 2007.

MEDIOS AÉREOS

AVIONES	TIPO DE SERVICIO							Total servicios	Horas Vuelo
	SAR	LCC	Vigilancia	SOPS	Ejercicios	Colaboración	Otro		
Sasemar 101*	23	37	56	8	37	1	15	177	476h 20'
Sasemar 102*	19	86	88	5	20	1	7	226	447h 43'
Sasemar 103*	45	9	64	0	34	0	0	152	509h 5'
Serviola Uno**	28	2	69	0	0	1	0	100	412h 20'
Serviola Dos**	60	9	79	0	0	0	0	148	879h 25'
Serviola Tres**	10	3	57	0	2	1	0	73	255h 40'

SOPS: Servicio para operaciones especiales.

* Estos aviones entraron en servicio en junio/julio 2007.

** Estos aviones cesaron en el servicio en junio/julio 2007.

HELICÓPTEROS	TIPO DE SERVICIO							Total servicios	Horas Vuelo
	SAR	LCC	Evacuación médica	Ejercicios	Vigilancia	Mantenimiento	Colaboración		
Helimer Andalucía	70	40	43	72	1	0	2	228	489h 34'
Helimer Galicia	38	0	9	100	0	9	7	163	366h 44'
Helimer Mediterráneo	48	7	13	74	0	4	0	146	351h 5'
Helimer Alborán	90	7	7	86	2	11	2	205	404h 39'
Helimer Canarias	78	2	8	78	1	5	0	172	448h 15'
Helimer Cantábrico	29	3	6	71	1	0	1	111	197h 11'



Un helicóptero y una embarcación tipo "Salvamar" se disponen a atender una emergencia.

5. EJERCICIOS DE ENTRENAMIENTO

Ejercicio nacional

“Vigo 2007” fue el noveno ejercicio nacional de entrenamiento que realizó 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. El Ministerio de Fomento organiza anualmente ejercicios de accidentes marítimos a nivel nacional para entrenar a sus efectivos y mejorar la coordinación entre las diferentes Administraciones y organismos, dándose cumplimiento a lo establecido en el Plan Nacional de Contingencias por Contaminación Marina Accidental. Detrás quedaron otros simulacros; desde el primero en Cádiz en 1997, hasta el más cercano de Gijón en 2006. 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.

“Vigo 2007”, desarrollado en la ría de Vigo durante los días 24, 25 y 26 de mayo, fue un ejercicio que planteó actividades de respuesta y coordinación de salvamento marítimo y lucha contra la contaminación marina en colaboración con la Xunta de Galicia, organismos de la Administración General del Estado y autoridades locales. El objetivo del ejercicio fue entrenar a los efectivos y reforzar y evaluar la cooperación operacional en materia de salvamento y lucha contra la contaminación.

En el ejercicio, el buque de Acciona Trasmediterránea “Super-Fast Andalucía”, procedente de Palermo (Italia), tocó fondo en los bajos situados al sureste de las islas Cíes durante su aproximación de entrada a la ría de Vigo por la bocana sur. Se produjo una explosión en la sala de máquinas que evolucionó en incendio y el buque quedó a la deriva sin máquina ni timón, por lo que necesitó remolque. Se procedió al rescate de heridos y simultáneamente se produjo una conta-

minación marina por derrame de hidrocarburos al mar. Además, parte del hidrocarburo llegó a la costa y fue necesaria la recogida del producto en tierra.

Para hacer frente a la supuesta emergencia se activó el Plan Nacional de Contingencias por Contaminación Marina Accidental (O.M. 23-F, 2001) para dirigir las operaciones en el mar, que también coordinó las operaciones con el Plan Territorial de Contingencias por Contaminación Marina de Galicia, aprobado el 16 de noviembre de 2006.

El día 24 de mayo tuvo lugar la reunión preparatoria del ejercicio entre los participantes. Al día siguiente se desarrollaron las operaciones en las que se puso a prueba la respuesta de los distintos medios marítimos y aéreos para afrontar una emergencia con contaminación marina y el rescate de heridos. En concreto, se realizaron las siguientes operaciones:

- Simulación del accidente del buque.
- Movilización de medios para el salvamento y atención sanitaria de los heridos.
- Descenso del equipo de evaluación e intervención al buque accidentado.
- Extinción del incendio.
- Remolque.
- Exploración aérea.
- Vigilancia marítima.
- Toma de muestras.
- Lanzamiento de boyas.

Las operaciones desarrolladas durante el día 26 se centraron en la recogida mecánica del hidrocarburo derramado, las operaciones con barreras oceánicas y las operaciones de limpieza en costa. Tanto los medios de comunicación, como los invitados al ejercicio comprobaron desde una embarcación las operaciones marítimas que se llevaron a cabo en la ría de Vigo.



“Vigo 2007” tuvo como objetivo entrenar a los efectivos y reforzar la cooperación en materia de salvamento marítimo.

Unidades participantes

Los medios marítimos que intervinieron en el ejercicio fueron:

- El buque polivalente de salvamento y lucha contra la contaminación marina "Don Inda" y la embarcación de intervención rápida "Salvamar Mirach" de Salvamento Marítimo.
- Los buques de la Xunta de Galicia "Sebastián de O'Campo" y "Serra do Caurel".
- El remolcador de la Armada Española "Mahón".
- Una lancha del Servicio de Vigilancia Aduanera.
- Dos patrulleras del Servicio Marítimo de la Guardia Civil.
- Remolcadores de puerto.
- Embarcaciones auxiliares de acuicultura ("bateeiros") de la Asociación Cons de Udra de Bueu.

- Pesqueros de la Cofradía de Cangas.
- El buque oceanográfico "Navaz" del Instituto Español de Oceanografía.
- La embarcación del Servicio de Vigilancia Aduanera "Paño".

Los medios aéreos participantes fueron:

- El avión "Serviola Tres" y el helicóptero "Helimer Galicia" de Salvamento Marítimo.
- El helicóptero "Pesca 1" de la Xunta de Galicia.
- Un avión del Ejército del Aire "Casa 212".

Otros:

- Bomberos de Vigo.
- Policía local de Vigo.



El buque polivalente "Don Inda" fue uno de los medios movilizados en el ejercicio "Vigo 2007".



Los organismos e instituciones participantes en el ejercicio "Vigo 2007" fueron:

EXTRANJEROS:

Administración Marítima Portuguesa.

NACIONALES:

- Delegación del Gobierno en Galicia. Ministerio de Administraciones Públicas.
- Dirección General de la Marina Mercante. Ministerio de Fomento.
- Capitanía Marítima de Vigo. Dirección General de la Marina Mercante. Ministerio de Fomento.
- Autoridad Portuaria de Vigo. Puertos del Estado.
- Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima. Ministerio de Fomento.
- Centro Local de Coordinación de Salvamento de Vigo. SASEMAR. Ministerio de Fomento.
- CEPRECO - Centro para la Prevención y Lucha contra la Contaminación Marítima y del Litoral. Ministerio de la Presidencia.
- Demarcación de Costas Galicia. Ministerio de Medio Ambiente.
- Dirección General de Costas. Ministerio de Medio Ambiente.
- Dirección General de Infraestructuras y Seguimiento para Situaciones de Crisis (DISSC). Ministerio de la Presidencia.
- SAR: Servicio Aéreo de Rescate del Ejército del Aire. Ministerio de Defensa.
- Armada Española: Ministerio de Defensa.
- Servicio Marítimo de la Guardia Civil. Ministerio del Interior.
- Servicio de Vigilancia Aduanera. Ministerio de Hacienda.
- Instituto Social de la Marina. Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales.
- Parque Nacional de las Islas Atlánticas. Ministerio de Medio Ambiente.
- Proyecto ESEOO.
- Servicio Marítimo de Telefónica. Subdelegación del Gobierno en Pontevedra.

AUTONÓMICOS:

- Calidad y Evaluación Ambiental. Consellería de Medio Ambiente, Xunta de Galicia.
- Emergencias 112 Galicia. Consellería de Presidencia, Xunta de Galicia.
- Fundación 061. Consellería de Sanidad Xunta de Galicia.
- Dirección Xeral de Recursos Mariños. Consellería de Pesca e Asuntos Marítimos, Xunta de Galicia.
- Ente Público Portos de Galicia. Consellería de Política Territorial, Obras Públicas y Transportes, Xunta de Galicia.
- Gardacostas Galicia. Consellería de Pesca e Asuntos Marítimos Xunta de Galicia.
- Intecmar. Consellería de Pesca e Asuntos Marítimos Xunta de Galicia.
- Meteogalicia. Consellería de Medio Ambiente, Xunta de Galicia.
- Protección Civil en Pontevedra. Consellería de Presidencia, Xunta de Galicia.

**LOCALES:**

- Ayuntamiento de Cangas de Morrazo.
- Ayuntamiento de Vigo.
- Ayuntamiento de Moaña.
- Bomberos de Vigo.

**OTROS:**

- Botamavi Servicios Marítimos.
- Cruz Roja Española.
- Acciona Trasmediterránea.
- Instituto Ciencias del Mar de Barcelona.
- Universidad de Cantabria.
- Universidad de Vigo.
- REPSOL YPF.



Ejercicios periódicos de las unidades

Los 21 Centros de Coordinación de Salvamento Marítimo organizan y además participan como

observadores regularmente en los ejercicios de entrenamiento entre diferentes medios marítimos y aéreos para actuar coordinadamente en emergencias reales.

MEDIOS MARINOS

BUQUES	Ejercicios
Alonso de Chaves	11
Boluda Mistral	3
Clara Campoamor	16
Conde de Gondomar	0
Don Inda	29
Ibaizábal II	4
Ibaizábal III	13
Ibaizábal I	3
Luz de Mar	14
M. de Cervantes	25
Punta Mayor	4
Punta Salinas	0
Remolcanosa V	3
Ría de Vigo	0
Sertosa XVIII	1
V.B. Antártico	9
Total buques	135

"SALVAMARES"	Ejercicios
Orión	4
Monte Gorbea	10
Deneb	10
Algol	3
Rígel	29
Capella	16
Sargadelos	6
Shaula	15
Dubhe	25
Altair	14
Regulus	22
Mirach	20
Alborán	18
Gadir	16
Alkaid	18
Algeciras	3
El Puntal	9

"SALVAMARES"	Ejercicios
Vega	9
Mirfak	25
Denébola	23
Spica	3
Alcor	6
Algenib	26
Polaris	13
Levante	10
Pollux	20
Aldebarán	7
Sant Carles	11
Diphda	16
Bellatrix	9
Sirius	3
Cástor	1
Acrux	5
Cavall Bernat	4
Illes Pitiuses	2
Antares	4
Nunki	32
Mizar	16
Alphard	12
Markab	9
Atlántico	9
Tenerife	24
Alphecca	18
Canopus	21
Alonso Sánchez	9
Alpheratz	15
Adhara	2
Hamal	10
Menkalinan	25
Sabik	7
Alnilam	1
Alnitak	3
Alioth	2
Total "Salvamares"	648

MEDIOS AÉREOS

AVIONES	Ejercicios
Sasemar 101	37
Sasemar 102	20
Sasemar 103	34
Serviola Uno	0
Serviola Dos	0
Serviola Tres	2
Total aviones	93

HELICÓPTEROS	Ejercicios
Helimer Andalucía	72
Helimer Galicia	100
Helimer Mediterráneo	74
Helimer Alborán	86
Helimer Canarias	78
Helimer Cantábrico	71
Total helicópteros	481

6. INTERVENCIONES DEL ÁREA DE OPERACIONES ESPECIALES

Durante el año 2007, el área de Operaciones Especiales, que interviene en aquellas emergencias de carácter complejo en las que es necesario utilizar otros recursos diferentes de las unidades marítimas y aéreas, se movilizó en las operaciones que se detallan a continuación:

1.- "Ocean Globe" 23/01/07 Cádiz.

El granelero cargado con 38.000 toneladas de carbón embarrancó a la entrada de la bahía de Cádiz. Tras la movilización del equipo de buceo y de los medios de lucha contra la contaminación de la base de Sevilla el buque salió de la varada a las 18.00 horas con la pleamar y la ayuda de seis remolcadores.

2.- "Sierra Nava" 28/01/07 Algeciras.

Se trataba de un buque frigorífico en lastre fondeado en la bahía de Algeciras. Debido a temporal de levante garreó y sin tiempo a reaccionar embarrancó en la zona del Chinarral en la bahía de Algeciras. Durante toda la operación de reflotamiento y posterior salida del buque de Algeciras a desguace, operación que duró cuatro meses, el grupo de Operaciones Especiales realizó un control de los trabajos efectuados por la empresa contratada por los armadores del buque.

3.- "Mistral Express" 15/02/07 Melilla.



El ferry con bandera marroquí "Mistral Express" embarrancó en los restos submarinos de un espigón en su maniobra de entrada al puerto de Nador. No se produjeron daños personales entre el pasaje (39 personas) y la tripulación (97 personas) ni se detectó contaminación. En la zona donde se produjo la varada, parte del buque se encontraba en aguas marroquíes y parte en españolas, de la ciudad de Melilla.

El grupo de Operaciones Especiales se coordinó con la empresa contratada por el armador para realizar las operaciones, tras detectar tanques de doble fondo de agua dulce y lastre, así como de combustible, dañados. Una vez realizadas las operaciones de vaciado y presurización de tanques, el buque fue liberado de la varada con remolcadores.



4.- Container a la deriva 09/03/07 (Cee-A Coruña).

La actuación consistió en la recuperación de un contenedor peligroso para la navegación.

5.- "Explorer" 16/03/07 Suances.

El "Explorer", un buque de carga general de 82 mts de eslora y 11,4 de manga, varó a la salida del puerto de Requejada. El buque estaba cargado con 1.900 tm de carbonato sódico. Tras realizar una inspección se verificó que el casco estaba intacto y no se apreciaron pérdidas de hidrocarburos. Debido al poco calado no resultó posible realizar el remolque con un remolcador de potencia suficiente. Tras varios intentos aprovechando la bajamar se procedió al dragado de todo un costado con una excavadora. A la siguiente pleamar y con un solo remolcador salió de la varada.



6.- "Ostedijk" 19/03/07.

Se trataba de un buque de bandera holandesa de 120 mts de eslora con combustión espontánea de la carga de 6.000 tm de fertilizantes que transportaba en dos bodegas. Movilizado el equipo de Operaciones Especiales, se procedió al enfriamiento de la carga y a la extinción de la combustión. Debido a la naturaleza de la carga, la tarea fue compleja. Una vez extinguido el proceso, el buque procedió al puerto de Bilbao para su descarga.



7.- "Beza" 11/04/07 Ribadeo.

La emergencia se produjo en un buque de carga general de 85,66 mts de eslora y 13 de manga y 5.207 toneladas de desplazamiento, cargado con 3.775 tm de fertilizante para descargar en Ribadeo.

A la entrada de Ribadeo el buque tocó fondo, quedando varado. En la pleamar de la noche, con ayuda de un remolcador, salió de la varada. A la mañana siguiente se inspeccionó todo el barco y se comprobó que no había sufrido daños.



8.- "Accidente avioneta" 12/04/07 Isla Tabarca.

Esta operación se centró en la recuperación de una avioneta que capotó y se hundió en las proximidades de la isla de Tabarca. El piloto y único tripulante fue recuperado por un pesquero que, faenando en las proximidades, presenció el accidente y acudió a su rescate.



9.- “Nuevo Amadorín” 28/05/07.

Pesquero con tres personas a bordo que embarrancó y posteriormente se hundió en las proximidades de la Illa da Pancha, en la desembocadura de la ría de Ribadeo. Se recuperaron inicialmente dos cadáveres, siendo hallado el tercero con posterioridad.

**10.- “Yate italiano” 07/06/07 Águilas.**

El equipo de Operaciones Especiales reflató un yate hundido tras sufrir un incendio en el interior del puerto de Águilas.

**11.- “Nautilus” 08/06/07 Almería.**

La draga “Nautilus”, remolcada con destino a desguace, se hundió en la bahía de Almería. Se procedió con el equipo de Operaciones Especiales a comprobar el estado de la misma por la posible contaminación y posteriormente se balizó.

**12.- “Artefacto flotante” 28/06/07 Cabo Peñas Asturias.**

Recuperación de un artefacto flotante de grandes dimensiones, semihundido, que resultaba peligroso para la navegación.

**13.- “Tiger” 07/07/07 Melilla.**

Buque de bandera hondureña con combustión espontánea de la carga de 3.700 tm de granalla que transportaba en su única bodega. Movilizado el equipo de Operaciones Especiales se procedió al enfriamiento de la carga mediante su descarga en el puerto de Melilla.



14.- “Don Pedro” 11/07/07 Ibiza.

El buque ro-ro “Don Pedro” de la naviera Iscomar colisionó con Los Dados, unos islotes situados frente al puerto de Ibiza, el 11 de julio de 2007. Debido a la colisión se produjo una vía de agua y, como primera consecuencia, el hundimiento del buque a 1,4 millas al sureste del puerto de Ibiza, y contaminación marina.

Este buque del Registro Especial de Las Palmas y de 8.762 GT realizaba el viaje desde Ibiza a Valencia con una tripulación de dieciocho personas y dos pasajeros que fueron rescatados por la embarcación “Salvamar Markab”.

Para actuar en la emergencia se movilizó al equipo de Operaciones Especiales que estableció un dispositivo de lucha contra la contaminación en el puerto de Ibiza, trasladando materiales desde la Península.

En un primer momento, los buzos de Salvamento Marítimo realizaron inspecciones al buque para localizar y taponar las fugas. Asimismo, el equipo de Operaciones Especiales desplegó barreras absorbentes en las playas susceptibles de ser afectadas por el vertido y realizó inspecciones diarias de las playas, tanto por tierra como por aire, todo ello

coordinado con el Gobierno balear y el Ministerio de Medio Ambiente.

El Plan de extracción de productos contaminantes, presentado por la aseguradora del “Don Pedro”, la empresa Britannia P&I, y aprobado por la Capitanía Marítima de Eivissa / Formentera, fue rubricado el 20 de julio de 2007.

Desde ese momento la empresa de salvamento contratada por Iscomar procedió a trasladar a Ibiza los equipos materiales y humanos necesarios para realizar las labores de extracción de los hidrocarburos contenidos en los tanques, bajo la supervisión de Salvamento Marítimo y el control de la Capitanía Marítima. La técnica de extracción utilizada fue la de “hot tapping”, que garantizó una extracción libre de fugas o derrames de combustible por debajo del agua. La técnica consistía en perforar el casco e instalar una válvula, que una vez conectada mediante mangueras a una bomba, permitía succionar los líquidos contenidos en el tanque. Los trabajos de succión del combustible comenzaron el día 29 de julio y sólo fueron interrumpidos por condiciones meteorológicas adversas. En noviembre de 2007 el pecio del “Don Pedro” quedaba neutralizado definitivamente del riesgo de nuevas contaminaciones por combustibles o aceites.



15.- “Betinia” 23/07/07 Finisterre.

El equipo de Operaciones Especiales extrajo el combustible del yate “Betinia” que embarrancó en la costa, en las proximidades de Finisterre.

**16.- “New Flame” 12/08/07 Gibraltar.**

El petrolero “Torm Gertrud”, cargado de gasóleo, chocó a las 6.00 horas con el buque “New Flame”, cargado de chatarra, en las proximidades de Punta Europa, de tal modo que éste quedó semihundido, apoyado en el fondo marino, mientras que el petrolero sufrió daños de menor consideración.

Las autoridades de Gibraltar coordinaron las operaciones en torno al “New Flame”, y Salvamento Marítimo estableció un dispositivo preventivo de lucha contra la contaminación en Algeciras para combatir posibles vertidos, trasladando barreras de contención de hidrocarburos y equipos de lucha contra la contaminación desde la base estratégica de Sevilla.

**17.- “Nuevo Pepita Aurora” 05/09/07 Barbate.**

El pesquero “Nuevo Pepita Aurora”, con 16 tripulantes, tras dar la vuelta, se hundió en el área del Estrecho de Gibraltar, en las proximidades de Barbate. En las primeras horas se rescataron ocho personas con vida y se recuperaron tres cadáveres. Salvamento Marítimo estableció un dispositivo de recuperación del pecio hundido a 140 metros cuyo objetivo era resitarlo a una profundidad donde se pudiese inspeccionar con buzos. Gracias a la utilización de robots submarinos y del buque “Don Inda”,

se consiguió situar el pecio en una profundidad de 29 metros, donde los buzos recuperaron dos cuerpos que se encontraban en su interior. Finalizadas las operaciones, permanecieron tres desaparecidos.

**18.- “Monoboya” 21/10/2008 Tarragona.**

Debido a un accidente ocurrido durante la maniobra de atraque a la monoboya de Tarragona del buque petrolero “Majestic” se produjo un derrame de crudo ligero provocado por la rotura en la línea de descarga en la zona del “Pipe Line End Manifold” (PLEM), al desplazarse la monoboya de su situación original por la rotura de dos de sus cadenas.

Tras la activación por parte del Capitán Marítimo del Plan Nacional de Contingencias por el derrame de hidrocarburos causado por el accidente en la monoboya, se movilizó al equipo de Operaciones Especiales para la prevención y lucha contra la contaminación causada por el derrame de hidrocarburos. Salvamento Marítimo permaneció en la zona durante la ejecución de todos los trabajos realizados en la monoboya por el equipo de Repsol, al objeto de complementar los medios de lucha contra la contaminación en el caso de que se produjese un posible derrame.

**19.- “Alzahraa” 16/11/07 Ceuta.**

Buque de carga general de bandera egipcia de 120 mts de eslora cargado con 6.000 tm de bobinas metálicas que encalló a media milla al norte de Ceuta. El equipo de Operaciones Especiales intervino a lo largo de 12 días extrayendo el combustible y aligerando parte de la carga. Posteriormente, se consiguió sacar al buque de la varada con la ayuda de un remolcador.

7. ACTIVIDAD DEL CENTRO "JOVELLANOS"

Desde su inauguración en mayo de 1993, y hasta diciembre de 2007, el Centro "Jovellanos" desarrolló 4.454 cursos cuyos destinatarios fueron 60.751 alumnos procedentes de los sectores de la marina mercante, puertos, pesca, industria, bomberos profesionales, servicios (Protección Civil, Cruz Roja, etc.) y aeronaves (AENA).

A lo largo del año 2007 pasaron por las aulas del Centro un total de 4.614 alumnos, a través de los 374 cursos impartidos en las distintas modalidades: presenciales, en las mismas instalaciones o con las unidades móviles, y la enseñanza virtual por medio de programas específicos de formación a distancia.

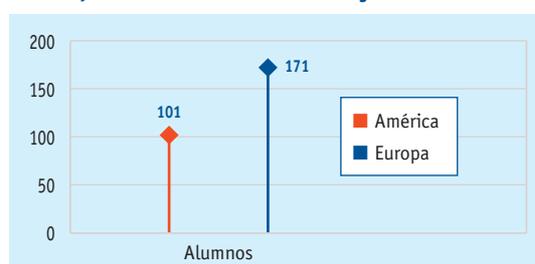
Si bien en 2007 se han mantenido valores totales similares a los obtenidos en años anteriores, es necesario destacar la gran diferencia registrada en 2007 en la demanda de cursos denominados "comerciales" frente a la obtenida en cursos "subvencionados", incidencia superior en un 45 por ciento más de

participantes en cursos costeados por empresas o particulares que en aquellos incluidos en algún plan de formación subvencionado.

Sectores

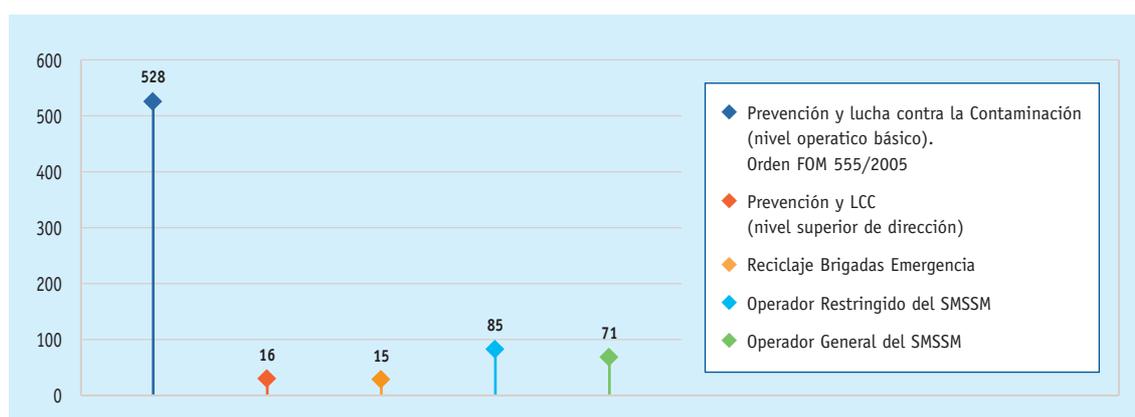
2.030 alumnos INDUSTRIA/SERVICIOS	1.144 alumnos MAR
370 alumnos PLAN FORMACIÓN SASEMAR	255 alumnos AENA
759 alumnos PREVENCIÓN Y LCC	86 alumnos BUCEO

Participación de alumnos extranjeros: 272



Cursos impartidos a través de las unidades móviles

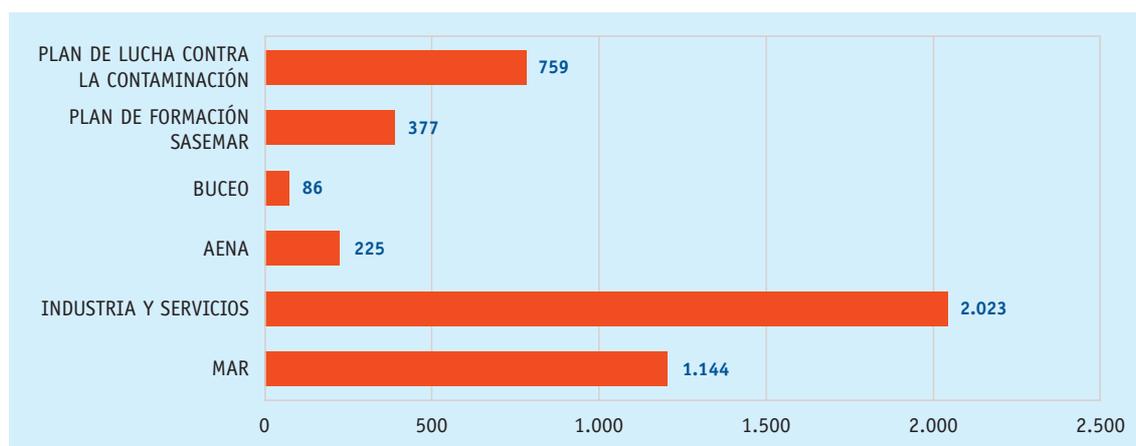
CURSO	Alumnos	Lugares de impartición del curso
Prevención y Lucha contra la Contaminación (nivel operativo básico), Orden FOM 555/2005	528	Cartagena, Ferrol, Barcelona, Tarragona, Tenerife, Las Palmas, Melilla, Tarragona, Mallorca y Vigo
Prevención y LCC (nivel superior de dirección)	16	Tarragona
Reciclaje Brigadas Emergencia	15	León (Antibióticos, S.A.)
Operador Restringido del SMSSM	85	Malpica (La Coruña), Cambados (Pontevedra), Nápoles (Italia)
Operador General del SMSSM	71	Nápoles
TOTAL	715	



RESUMEN ALUMNOS PERIODO 2005-2007

Año	Nivel Operativo Básico	Nivel Operativo Avanzado	Nivel Superior de Dirección	TOTAL
2005	239			239
2006	897	70	30	997
2007	578	54	126	758
TOTAL	1.714	124	156	1.994

ALUMNOS POR SECTORES - 2007



Ejercicio de recogida de un naufrago en el Centro "Jovellanos".

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

La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima colabora con otros organismos públicos con el objetivo de apoyar la difusión de la contribución que la Administración marítima realiza para elevar los niveles de seguridad marítima y un uso seguro de la mar. A este respecto, Salvamento Marítimo, a través de su personal, está presente en seminarios y jornadas tanto nacionales como internacionales.

Entre los actos externos realizados en 2007, organizados por el Área de Relaciones Externas de Salvamento Marítimo, cabe destacar:

- Acto de presentación y entrega del prototipo de avión de salvamento marítimo en el hangar de CASA, en Sevilla, con asistencia de la Ministra de Fomento (26.02.07).



- Presentación del buque de salvamento y lucha contra la contaminación "Clara Campoamor", con motivo del Plan Nacional 2006-2009. En Alicante, con la presencia de la Ministra de Fomento (10.04.07).



- Presentación de la "Salvamar Sabik" como refuerzo de la America's Cup con asistencia de la Ministra de Fomento y del Presidente del Gobierno en Valencia (10.04.07).



- Presentación del avión "Rosalia de Castro", en Santiago de Compostela, con asistencia de la Ministra de Fomento (15.06.07).



- Ejercicio "Vigo 2007", en Vigo (24 a 27 de 04.07).



- Presentación de la Base Estratégica de Santander (12.04.07).
- Presentación de la Base Estratégica de Sevilla, con asistencia de la Ministra de Fomento (29.10.07).



- Visita del Comisario Europeo a Las Palmas (29.10.07).

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

- Jornadas hispano marroquíes de seguridad en el Estrecho (Tánger/Algeciras 29 y 30 05.07).
- Visita Delegación china (28.09.07).
- Seminario del TC8 en Tenerife (29.10.07)
- Visita autoridades marítimas mejicanas (14.09.07).

Se ha participado en las siguientes ferias y jornadas:

- Salón Náutico de Vigo (Vigo / marzo 2007).



- Expo-Rápita (Tarragona / abril / mayo 2007).
- Salón Náutico de Gijón, FIMAR (mayo 2007).



- Expomar-Burela (17.05.07).
- Salón Náutico Internacional Barcelona (nov. 2007).



9. PREMIOS Y RECONOCIMIENTOS OTORGADOS A SALVAMENTO MARÍTIMO EN 2007

A lo largo del presente año, Salvamento Marítimo ha recibido numerosos reconocimientos tanto a nivel internacional, como a nivel nacional para distinguir la labor de los más de 1.500 profesionales que han asistido a 20.455 personas en 4.996 emergencias.

A NIVEL INTERNACIONAL

LONDRES, Noviembre

Con el IMO AWARD FOR EXCEPTIONAL BRAVERY AT SEA fueron premiadas las tripulaciones de las embarcaciones y buques de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima que operan en zonas de emergencias de inmigración irregular, por el valor demostrado en el salvamento de la vida en la mar.

Este galardón se otorgó a Salvamento Marítimo para valorar las cientos de intervenciones que con gran éxito permitieron localizar y poner a salvo a miles de personas en peligro en la mar. Entre marzo de 2006 y febrero de 2007, los servicios de salvamento españoles asistieron a 30.493 personas en emergencias relacionadas con la inmigración irregular en el Atlántico y el Mediterráneo.



A NIVEL NACIONAL

PALMA, Enero

La Cruz Roja Española en las Islas Baleares concedió al Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo en Palma la MEDALLA DE PLATA DE LA CRUZ ROJA por su larga y distinguida trayectoria en el ámbito del salvamento de las vidas humanas en la mar y la lucha contra la contaminación marítima.

LAS PALMAS, Marzo

El premio SER CANARIO, de la Cadena Ser, fue otorgado a Salvamento Marítimo con el fin de reconocer el trabajo diario de los equipos de salvamento y rescate de inmigrantes, que vienen realizando una labor encomiable desde 1994 cuando la primera patera llegó a las costas de Las Salinas del Carmen Fuerteventura, y que en el año 2006 se enfrentaron a un fenómeno que alcanzó dimensiones históricas.

Los integrantes de Salvamento Marítimo y del Servicio Marítimo de la Guardia Civil afrontaron con una humanidad ejemplar un aspecto del fenómeno de la inmigración nunca visto hasta ese año. En total se rescató a 30.518 personas procedentes del vecino continente africano que intentaban alcanzar las islas Canarias en cayucos y pateras.



FUERTEVENTURA, Marzo

La MEDALLA DE ORO DEL CABILDO DE FUERTEVENTURA fue entregada a los integrantes del servicio de Salvamento Marítimo ubicado en Fuerteventura para elogiar el trabajo prestado en la zona marítima canaria.

ALMERÍA, Abril

El Diario Ideal entregó uno de los premios "IDEALES DEL AÑO" al Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo en Almería como reconocimiento al trabajo desarrollado por este Centro en el año 2006.



HUELVA, Octubre

Con motivo de la celebración del 30 Aniversario del Centro Nacional de Formación Marítima del Instituto Social de la Marina de Isla Cristina, se entregó a Salvamento Marítimo una placa por la colaboración prestada durante el año por el Centro de Coordinación de Salvamento ubicado en Huelva.

BARCELONA, Octubre

El periódico El Vigía, en su novena edición de los PREMIOS A LAS MEJORES INICIATIVAS LOGÍSTICAS DE 2007, concedió un premio a Salvamento Marítimo que fue entregado en Barcelona como reconocimiento de la labor realizada por la Sociedad.

**MADRID, Diciembre**

La ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, en nombre de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, adscrita a este Ministerio, recibió la "PLACA DE ORO EN LA SECCIÓN MÉRITO PESQUERO" en un acto presidido por la Ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación, Elena Espinosa.

Las condecoraciones de la Orden Civil del Mérito Agrario, Pesquero y Alimentario se entregan anualmente a aquellas personas e instituciones que han prestado servicios eminentes o han tenido una destacada actuación a favor de estos sectores.

Este premio se entregó a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima para elogiar la labor prestada en las emergencias como servicio público y se destacó la labor de los profesionales que trabajan en Salvamento Marítimo.

TENERIFE, Diciembre

El galardón TEIDE DE ORO, que concede Radio Club Tenerife (Cadena SER), fue entregado en el apartado de colectivos e instituciones a Salvamento Marítimo, Cruz Roja Española, Guardia Civil, Policía Nacional, Autoridad Portuaria, Cecoes 112 y Servicio de Urgencias Canario para distinguir el trabajo de las personas que trabajan en estas instituciones por su encomiable y heroica labor asistencial, de auxilio y prevención en las tareas de rescate de los inmigrantes africanos en aguas canarias.





Salvamento Marítimo cuenta con 53 embarcaciones tipo "Salvamar", distribuidas estratégicamente a lo largo del litoral.

INVERSIÓN Y DESARROLLO DE LOS RECURSOS



1. PLAN NACIONAL DE SALVAMENTO MARÍTIMO 2006-2009

A lo largo de 14 años, la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima ha crecido gracias a sucesivos Planes Nacionales de Salvamento. 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.

El 5 de mayo de 2006, el Consejo de Ministros aprobó el Plan Nacional de Salvamento Marítimo 2006-2009 que es, sin duda, el más ambicioso de todos los planes de Salvamento. Teniendo que velar por la seguridad sobre una superficie marítima tres veces superior a la del territorio nacional, las necesidades de Salvamento Marítimo serán atendidas en estos próximos años con 1.022 millones de euros, de los que el 66% ya está ejecutado o comprometido y corresponde a inversiones para la modernización y aumento de su flota marítima y aérea, y para la ampliación y mejora de sus infraestructuras en tierra. El esfuerzo presupuestario del Ministerio de Fomento a través del Plan 2006-2009 cubrirá el objetivo de dotar a España de un servicio público con los medios de intervención en propiedad y con dedicación exclusiva, a la altura de las sociedades más avanzadas en su respuesta ante las emergencias marítimas y la protección ambiental de los océanos.

Escenario marítimo que rodea a España

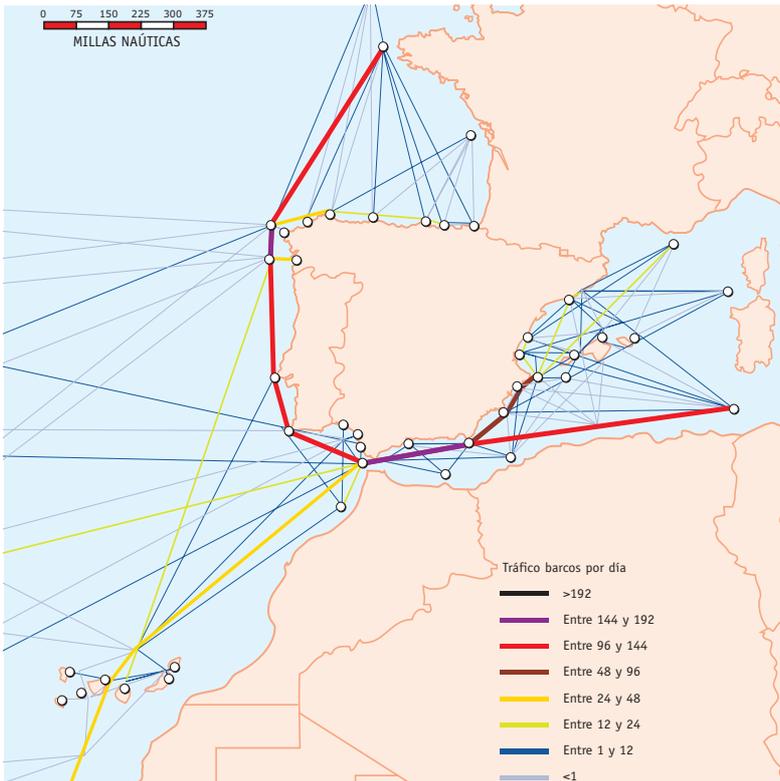
España se sitúa en un escenario de especial fragilidad y sensibilidad desde el punto de vista geográfico, económico y social. Pocos países en el mundo están rodeados de un espacio marítimo, de gestión siempre complicada, en el que se aúnan tantos factores de riesgo, pues nuestro país se sitúa en una de las encrucijadas marítimas más importantes del mundo, con miles de buques atravesando nuestras aguas: en el año 2007, 358.055 buques fueron objeto de seguimiento en los Centros de Coordinación de Salvamento portuarios y en los dispositivos de separación de tráfico de Finisterre, Tarifa, Cabo de Gata, Canarias Oriental y Canarias Occidental.

En España existe también una tradición pesquera secular que se ha desarrollado hasta convertirnos en potencia mundial en este campo con unos 13.500 buques faenando en nuestras aguas, más del doble del siguiente país europeo.

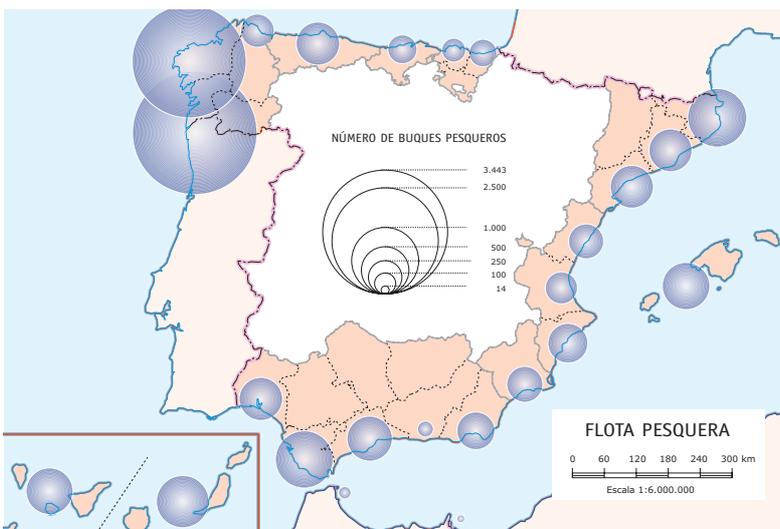
También destaca la industria turística, que tiene una fortísima implantación en el litoral y en las playas, cada vez más sensible a la limpieza y calidad de las aguas y de las costas. En torno a 200.000 embarcaciones de recreo, a las que se unen, temporal o permanentemente, las que vienen desde otros países, cuajan nuestras costas para disfrutar de la náutica de recreo.



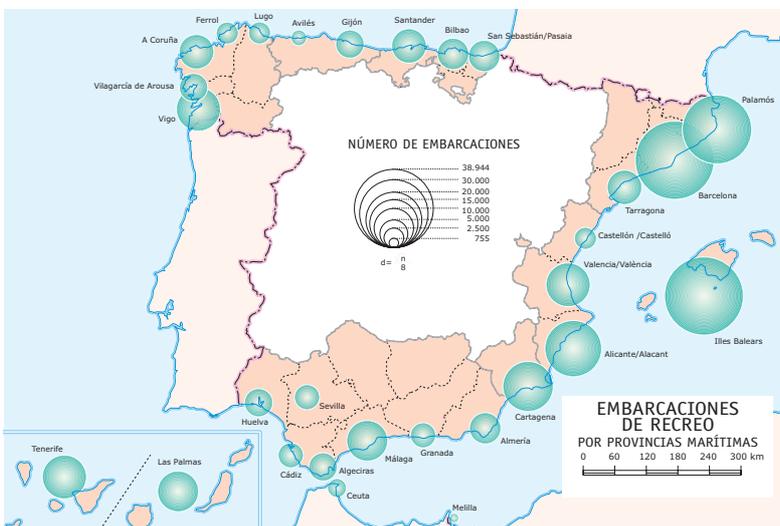
El Plan Nacional de Salvamento 2006-2009 ya ha dotado a Salvamento Marítimo de 4 buques polivalentes que aumentan de manera notable la capacidad de recogida de residuos que en 2004 era de 80 m³ y actualmente es de 7.300 m³.



España se sitúa en una de las zonas con mayor tráfico marítimo del mundo, al converger muchas de las grandes rutas del comercio.



La tradición pesquera de nuestro país hace que la flota de este tipo de buques doble a la del siguiente país europeo.



Las embarcaciones de recreo son un signo evidente de la importancia del sector turístico en nuestro país.

A ello hay que añadir, en estos últimos años, la realidad dramática de las miles de personas que tratan de alcanzar nuestro territorio en pateras para mejorar sus vidas, poniéndolas en serio peligro en esa travesía. Resulta significativo constatar que Salvamento Marítimo rescató entre los años 2004 y 2007 a unos 83.000 inmigrantes que se dirigían a nuestras costas a bordo de pateras y cayucos.

Por último, destacar que el litoral español ha 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 su entorno marítimo.

Este escenario nos habla de la importancia y la dificultad que para nuestro país tiene la salvaguarda de la vida humana en la mar, proteger el medio ambien-

te marino y realizar el seguimiento y ayuda al tráfico marítimo.

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 materializa 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. Todos estos factores se han tenido en cuenta a la hora de elaborar el Plan Nacional de Salvamento 2006-2009, un plan inversor sin precedentes.

Cifras económicas:

- El Plan Nacional de Salvamento 2006-2009 está dotado con 1.022,84 M€.
- 515,75 M€ corresponden a inversiones, y el resto, 507 M€, se destina a la operación y mantenimiento de los medios.
- Supone multiplicar por casi 7 (6,6) las inversiones del Plan anterior.
- El 90% de la inversión está destinada a la dotación de nuevos medios.

Inversión ejecutada:

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



Respecto a las inversiones previstas en el Plan Nacional 2006-2009, algunas de las cuales se adelantaron por el Plan Puente y cuyo montante total es de 515,75 millones, a fin de 2007 el 66% está ya ejecutado o comprometido.

2. PROGRAMAS Y MEDIDAS DEL PLAN NACIONAL DE SALVAMENTO 2006-2009

El Plan Nacional de Salvamento 2006-2009 se estructura en seis programas:

1. Programa de medios de salvamento y lucha contra la contaminación.
2. Programa de centros periféricos.
3. Programa de formación y prevención.
4. Programa de investigación e innovación.
5. Programa de coordinación.
6. Programa de seguridad de buques pesqueros.

2.1. PROGRAMA DE MEDIOS

Incremento de medios a través del PNS 2006-2009

La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, dependiente del Ministerio de Fomento a través de la Dirección General de la Marina Mercante, ha incrementado de manera notable sus medios marítimos y aéreos en la presente legislatura, con la incorporación de 4 grandes buques polivalentes de salvamento y lucha contra la contaminación, 4 aviones contratados de forma provisional que operaron hasta la incorporación de los 3 aviones en propiedad, 3 helicópteros, 13 embarcaciones de intervención rápida tipo "Salvamar", 4 bases estratégicas de lucha contra la contaminación y 5 bases subacuáticas. El número de unidades ha pasado de 60 a 93 durante esta legislatura y hasta este momento.

INCREMENTO DE UNIDADES EN LA PRESENTE LEGISLATURA

Medios UNIDADES POR AÑOS	2004	Diciembre 2007	2009
Salvamares	40 (100% propias)	53 (100% propias)	55 (100% propias)
Embarcaciones rápidas polivalentes	0	0	10 (100% propias)
Remolcadores	12 (25% propios)	12* (25% propios)	10 (100% propios)
Buques polivalentes	0	4 (100% propios)	4 (100% propios)
Buque recogedor	0	0	1** (0% propio)
Bases estratégicas almacenamiento	2	6	6
Bases subacuáticas	1	6	6
Aviones	0	4 (75% propios)	4 (100% propios)
Helicópteros	5 (0% propios)	8 (25% propios)	10 (80% propios)
TOTAL	60	93	106

En la siguiente tabla se reflejan las unidades y tipos en que se ha incrementado el operativo de Salvamento Marítimo en la presente legislatura y las previstas al finalizar el PNS, muchas de las cuales están ya en construcción. **En la presente legislatura se ha pasado de 60 unidades a 93.**

* Un remolcador está contratado de forma provisional para reforzar el dispositivo de salvamento en las islas Canarias.

** Habrá al menos un buque fletado con gran capacidad de recogida de vertidos contaminantes (~ 3.100 m³).

	2004	Diciembre 2007	2009
Capacidad de recogida de residuos de la mar (en metros cúbicos)	80	4.155	7.300

FLOTA MARÍTIMA

Buques polivalentes

El transporte por vía marítima, especialmente el de productos peligrosos y contaminantes, sigue siendo una permanente amenaza para el mar y las costas españolas. Enclaves como el Estrecho de Gibraltar, la cornisa gallega o el archipiélago canario, soportan un intenso tráfico de buques mercantes que necesitan disponer de medios capaces de hacer frente a las emergencias.

Salvamento Marítimo ya dispone de los 4 buques polivalentes en propiedad y con dedicación exclusiva previstos en el PNS 06-09. Cubren la zona SAR española y operan en el Estrecho ("Miguel de Cervantes"), en Galicia ("Don Inda"), en el Mediterráneo ("Clara Campoamor") y en Canarias ("Luz de Mar").

El "Luz de Mar" y el "Miguel de Cervantes" fueron los primeros buques polivalentes, de una serie de cuatro, que comenzaron a operar en el verano de 2005 y a principios del año 2006, respectivamente. Diseñados para hacer frente a las peores condiciones climatológicas, el "Luz de Mar", y su gemelo el "Miguel de Cervantes", prestan servicio de remolque a grandes buques, e intervienen en operaciones de salvamento y rescate, lucha contra incendios y con-

tra la contaminación. Con 56 metros de eslora, 128 toneladas de tiro y gran maniobrabilidad, estos dos nuevos buques de salvamento tienen una capacidad de recogida de 287 m³ cada uno y disponen de brazos con bombas de aspiración, barreras de contención, skimmers (bombas succionadoras de hidrocarburos en el mar) y tanques de almacenamiento a bordo.

El "Don Inda", incorporado a la flota el 1 de diciembre de 2006, y su gemelo, el "Clara Campoamor", que se incorporó el 10 de abril de 2007, son los más completos buques de salvamento y lucha contra la contaminación existentes en Europa y los de mayor envergadura de la flota de Salvamento Marítimo al contar con una eslora de 80 metros, una capacidad de tiro de 228 toneladas y una capacidad de recogida, almacenamiento y transvase de 1.750 m³ de residuos de la mar mediante un sistema de brazos de barrido.

Gracias a la dotación de los cuatro buques polivalentes (antes no existía este tipo de unidad) que contempla el PNS 2006-2009, Salvamento Marítimo aumentará de manera notable su capacidad de recogida de residuos en la mar, que en 2004 era de 80 metros cúbicos, ahora es de 4.155 m³ y en 2009 será de 7.300 m³. Salvamento Marítimo también contará con un buque recogedor fletado de 3.100 m³ de capacidad.

El buque polivalente "Clara Campoamor" se incorporó a la flota de Salvamento Marítimo en abril de 2007.





El "María Zambrano" es uno de los 10 remolcadores previstos en el Plan Nacional de Salvamento.

Remolcadores

El PNS establece la renovación casi completa de la flota de remolcadores con la dotación de 7 unidades de nueva construcción. De este modo, y en el año 2009, Salvamento Marítimo contará con 10 unidades (100% propias) con una potencia de tiro de entre 50 y 100 toneladas.

Al finalizar el PNS 2006-2009 Salvamento Marítimo dispondrá de 14 buques, 100% propios (10 remolcadores y 4 buques polivalentes) y de los que 11 serán de nueva construcción. En el año 2004 Salvamento Marítimo contaba con 12 remolcadores, pero sólo 3 eran propios.

Se está finalizando la construcción de 4 remolcadores de salvamento de 60 toneladas de tiro y 39,7 metros de eslora. Su entrada en servicio está prevista para la primera mitad de 2008. El plan prevé la construcción de 3 remolcadores adicionales, de manera que junto con los 4 ya aprobados, sustituyan a los 7 actuales fletados. Por otra parte, se modernizarán los 3 buques propios ya existentes.

Por sus prestaciones, los remolcadores aseguran la posibilidad de dar remolque a grandes buques y tienen capacidad operativa para intervenir en grandes siniestros (incendios, contaminación, salvamen-

to...). Estas unidades están desplegadas estratégicamente a lo largo de la costa, permanentemente alistadas para salir a la mar, actuando o en espera de prestar servicios.

"Salvamares"

El Ministerio de Fomento ha incorporado 13 embarcaciones de intervención rápida denominadas "Salvamares" en la presente legislatura y actualmente la flota asciende a 53 unidades. 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. Construidas en aluminio y con borda baja son adecuadas para recoger náufragos del agua, además de dar remolques y asistencias. Protagonizan la mayor parte de las emergencias atendidas por el servicio de Salvamento Marítimo gracias a su rápida respuesta y versatilidad.

En 2009 habrá 55, 6 de las cuales –las más obsoletas– habrán sido sustituidas por otras de nueva construcción. Además se han realizado mejoras en las ya existentes, como la instalación de una red de rescate en 20 "Salvamares" y próximamente se instalará en las restantes; la mejora de la zona de rescate en 14 embarcaciones y el objetivo de mejorar otras 15; y la dotación de cascos con sistemas de comunicación integral a las tripulaciones de todas las "Salvamares".

Patrulleras SAR

El PNS establece la dotación, por primera vez, de un nuevo modelo de embarcación denominada patrullera SAR. En el año 2009 Salvamento Marítimo dispondrá de 10 embarcaciones de este tipo de nueva construcción y en propiedad.

Entre sus características más importantes destaca una eslora de 32 m, una velocidad superior a los 25 nudos,

con una autonomía de 1.000 millas, asegurando una gran maniobrabilidad a bajas velocidades y gran estabilidad, lo que dota a estas patrulleras de una gran capacidad para realizar las funciones de salvamento y rescate. Asimismo, estarán equipadas con los medios tecnológicos más avanzados, lo que facilitará las labores de salvamento. Frente a las embarcaciones rápidas "Salvamares" (de 21 o 15 metros de eslora) ofrecen una mayor capacidad de rescate, una mayor autonomía y una mayor capacidad de remolque (~ 20 tons.).



Imagen de las futuras patrulleras SAR.

FLOTA AÉREA

Aviones

Las unidades marítimas se completan con la flota de aviones, que permite la localización de naufragos y embarcaciones en la mar, la detección de vertidos en el mar y el seguimiento de los buques infractores. Salvamento Marítimo incorporó en abril de 2006 cuatro aeronaves "BEECHCRAFT BARON B-55" (con base en Santiago, Almería, Las Palmas y una cuarta para cobertura de inoperatividades), que operaron transitoriamente hasta la puesta en servicio de los tres nuevos aviones CN-235 de EADS CASA, ubicados en Santiago, Valencia y Gando, que comenzaron a operar en el segundo trimestre de 2007. El PNS prevé la construcción de un cuarto avión para la cobertura de inoperatividades de los aviones anteriores.

Con los nuevos aviones, equipados con la más avanzada tecnología, se realiza una vigilancia y control mucho más efectivos de los vertidos ilegales, más conocidos como sentinazos, ya que facilitan la identificación y sanción de los infractores. Tan sólo la realización de las patrullas marítimas permite ejercer un efecto disuasorio de cualquier infracción o vertido en la mar. Pero también aportan su gran alcance en las operaciones de búsqueda y salvamento de la vida humana en la mar, cuando el uso de helicópteros no es suficiente dada su autonomía.

Por primera vez desde su creación, Salvamento Marítimo dispone de aviones de la más alta tecnología en propiedad, con lo que se cumple el compromiso adquirido por la Ministra de Fomento de subsanar las graves deficiencias y carencias que presentaba todo el ámbito de la seguridad marítima en

España, muy vulnerable, ya que hasta esta legislatura España no disponía de aviones para atender estas emergencias.

Helicópteros

Al finalizar 2007, Salvamento Marítimo disponía de 8 helicópteros, dos de los cuales de nueva construcción y en propiedad, fueron entregados a finales de 2007. Se trata de los helicópteros Agusta Westland AW139, que además del salvamento de vidas también realizan labores de vigilancia de la contaminación y el tráfico marítimo. La tercera de estas unidades se incorpora a principios de 2008.



Actualmente Salvamento Marítimo cuenta con 8 helicópteros distribuidos estratégicamente a lo largo de la costa española.

El PNS 2006-2009 tiene por objetivo dotar a Salvamento Marítimo en 2009 de un total de 10 helicópteros, 8 de ellos de nueva construcción y en propiedad y los 2 restantes fletados. En 2004, Salvamento Marítimo sólo disponía de 5 helicópteros, todo ellos fletados.

El modelo elegido para los nuevos aparatos es un Agusta Westland AW139, que es un helicóptero medio, biturbina, condición fundamental para actuar en el entorno marino, con una espaciosa cabina que ocupa un volumen de 8 m³ con una altura de 1,42 metros, lo que permite desplazamientos en el interior. Con dos pilotos, tiene capacidad para transportar hasta 15 personas sentadas. El AW139, con su rotor de 5 palas, presenta una velocidad de crucero de 306 kilómetros/hora, lo que le permite llegar rápidamente a la zona donde se ha producido el siniestro. Está preparado para vuelos en casi cualquier situación, incluyendo vuelos nocturnos y en condiciones meteorológicas adversas. Además de los sistemas habituales en este tipo de aeronaves, cuenta con un radar de exploración para detección de

objetos a distancias medias y el sistema FLIR que permite la obtención de imágenes térmicas y facilita la localización de personas y objetos mediante la utilización del espectro infrarrojo.

En esta legislatura también se han incrementado las tripulaciones para su permanencia continua en las bases y la consiguiente reducción del tiempo de respuesta. Todas las unidades tienen implantada la presencia física en base 24 horas.



Tripulantes de un helicóptero dan respuesta a las emergencias con la máxima rapidez.

RED DE BASES ESTRATÉGICAS Y SUBACUÁTICAS

El PNS establece que para hacer frente a posibles accidentes por derrames o vertidos, Salvamento Marítimo requiere disponer del suficiente material de actuación (barreras, succionadores de hidrocarburos, etc.) en puntos estratégicos o bases. A través del PNS 2006-2009 se han incrementado notablemente el número de bases consiguiendo una reducción de los tiempos de posicionamiento en el lugar de la emergencia de los equipos de salvamento, de lucha contra la contaminación y de actuación subacuática.

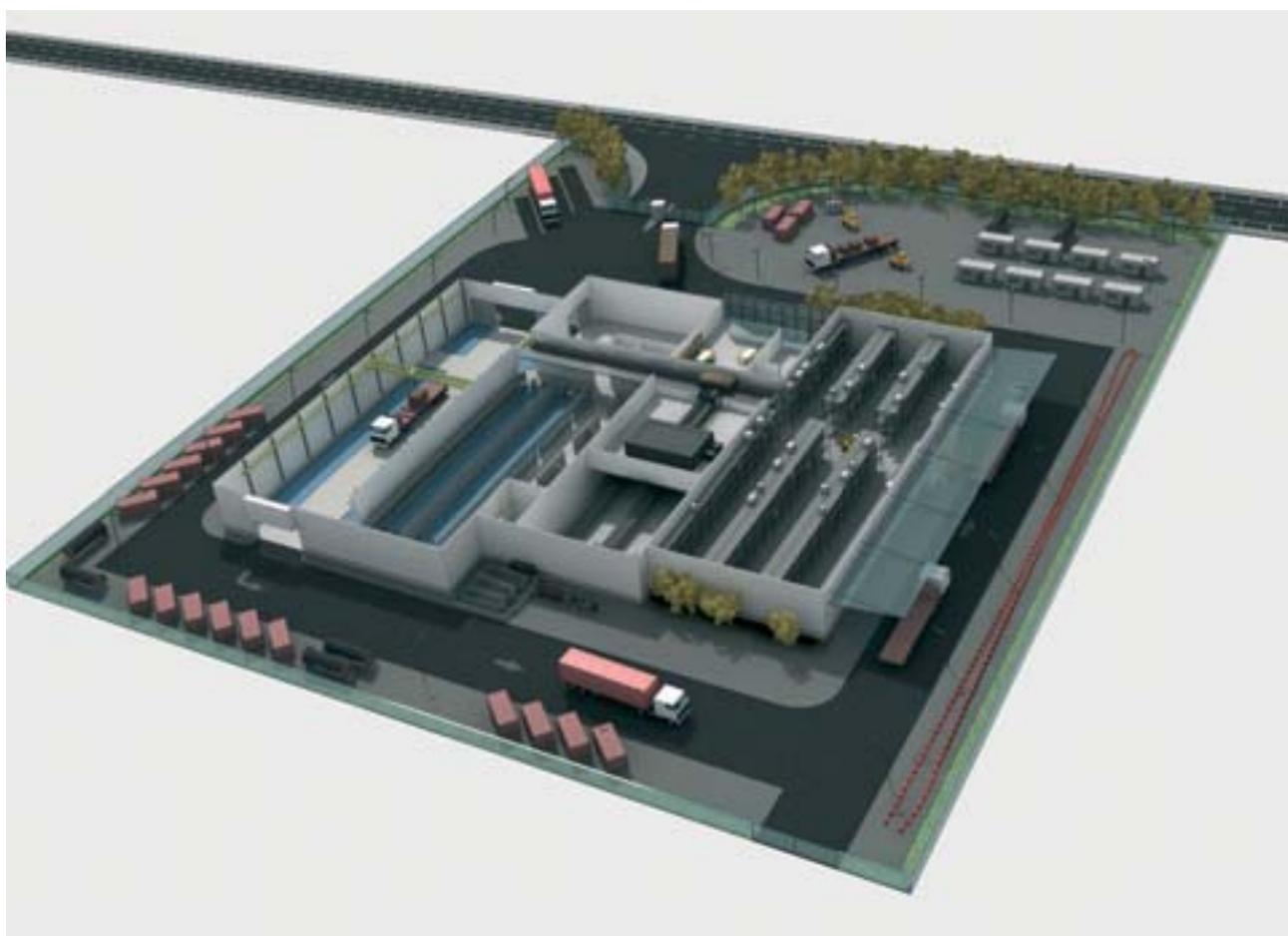
Salvamento Marítimo ya cuenta con seis bases estratégicas ubicadas en A Coruña, Madrid, Santander, Castellón, Tenerife, Sevilla y Cartagena. Está en proceso de desarrollo la nueva base en Fene (A Coruña), que sustituirá a la actual de A Coruña.

	2004	Diciembre 2007	2009
Bases estratégicas	2	6	6
Bases subacuáticas	1	6	6
Bases locales	3	3	5

Medios al finalizar el PNS 2006-2009:

En el año 2009, Salvamento Marítimo contará con los siguientes medios distribuidos a lo largo de nuestro litoral que, incluyendo la costa peninsular y la del archipiélago Balear y Canario, alcanza los 7.880 kilómetros:

- **14 buques** 100% propios (10 remolcadores y 4 buques polivalentes), frente a 3 buques propios en 2004.
- **1 buque recogedor** de 3.000 m³ de capacidad (fletado). Junto con el resto de medios, se incrementará la capacidad de recogida de productos contaminantes pasando de 80 m³ en 2004 a 7.300 m³ en 2009. Los Planes anteriores no recogían este tipo de medio.
- **55 embarcaciones "Salvamares"**, 16 de ellas de nueva construcción (37,5% más que en el Plan anterior).
- **10 embarcaciones rápidas polivalentes ~ 25-30 m**, todas ellas de nueva construcción. Es un modelo nuevo que se incorpora por primera vez a la flota marítima.
- **10 helicópteros**. El doble que el anterior Plan (2002-2005), de los cuales 8 serán de nueva construcción y en propiedad, y 2 en alquiler.
- **4 aviones de ala fija** de nueva construcción. Es la primera vez que se incorporan aviones a la flota aérea.
- **6 bases estratégicas de salvamento y lucha contra la contaminación marina** y **5 bases locales** (un 200% y un 67% más que en el Plan anterior, respectivamente).
- **6 bases de actuación subacuática**, frente a 1 del Plan anterior.



Maqueta de una base estratégica donde se almacena el material necesario para la lucha contra la contaminación.



La incorporación de los nuevos aviones supone aumentar la vigilancia marítima por vía aérea y la seguridad.

Más capacidad, mejor respuesta y más rápida

Con el incremento de medios y con la incorporación de otros dotados con nuevas prestaciones, Salvamento Marítimo conseguirá:

1. Mejorar la cobertura de actuación.
2. Reducir los tiempos de respuesta.
3. Incrementar la capacidad de lucha contra la contaminación marina.

En definitiva, se consigue operar con una flota renovada y modernizada que aumenta las capacidades y mejora la eficacia de las actuaciones:

- Se reduce a la cuarta parte los tiempos de respuesta de posicionamiento de equipos y medios de actuación submarina y de lucha contra la contaminación.
- Se dobla la capacidad de rescate con embarcaciones rápidas en las áreas de emergencias de pateras.
- Se reducen los tiempos de respuesta de los remolcadores en 40 minutos.
- Se incrementa en un 75% la potencia de tiro en remolque.
- Con la incorporación de los aviones, se dispone por primera vez de un sistema de vigilancia aérea.

- En un máximo de 75 minutos se contará con una embarcación de intervención rápida en cualquier punto del mar dentro de las 15 millas desde la costa española.
- En un máximo de 60 minutos se posicionará un helicóptero de salvamento en cualquier punto del mar dentro de las 25 millas desde la costa española.

Con el incremento de medios y con la incorporación de otros dotados con nuevas prestaciones, Salvamento Marítimo conseguirá mejorar la cobertura de actuación, reducir los tiempos de respuesta e incrementar la capacidad de lucha contra la contaminación marina.

2.2. PROGRAMA DE CENTROS PERIFÉRICOS

La Administración marítima, a través de las Capitanías Marítimas y los Centros de Coordinación de Salvamento (CCS), es la estructura que permite materializar la coordinación de los organismos y Administraciones implicados en el sistema público de salvamento y lucha contra la contaminación marina.

Durante 2007 se ha continuado con la gestión y la obra civil de los proyectos en marcha y se ha seguido incrementando y modernizando los recursos tanto de las Capitanías Marítimas como de los Centros de Coordinación de Salvamento. Entre las actuaciones más destacadas para la mejora de medios se encuentran:

- Iniciados los estudios previos para la renovación de los Centros de Coordinación de Salvamento de Valencia, Cádiz, Palma y Algeciras, en las fases de búsqueda de emplazamientos para nuevas estaciones remotas que cubran las actuales necesidades operativas de los Centros.
- Se ha mejorado la funcionalidad del sistema AIS para soportar mayores cargas de trabajo relacionadas con la integración de sus datos en los actuales sistemas VTS, con la actualización de software y con la instalación de un nuevo servidor de datos.
- Se inicia la participación activa de España, en el desarrollo del AIS Mediterráneo como país colaborador en el proyecto piloto.
- Implantación definitiva del Sistema de Información para la Gestión de Operaciones (SIGO), herramienta corporativa de desarrollo propio, con la que se ha mejorado la implantación de criterios comunes y procedimientos de trabajo normalizados que han ayudado a la consecución de la certificación de calidad ISO 9001. Es destacable el desarrollo de funcionalidades que dotan al sistema de capacidades de explotación de datos que aporten información y soporte a la toma de decisiones.
- Despliegue de una nueva red corporativa. A lo largo del 2007 se ha realizado la implantación de una nueva red corporativa que mejora tanto la disponibilidad como el rendimiento de las líneas de comunicación de datos que permiten el acceso a las aplicaciones (SIGO) y otros sistemas de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima.
- Se continúa con la gestión y la obra civil en los proyectos de los Centros de Bilbao, Gijón, Barcelona, Almería, Las Palmas y Tenerife, en proceso de renovación. Dentro de la renovación del equipamiento de los tres últimos se incluyen las dotaciones complementarias que permiten dar cobertura:
 1. Al Dispositivo de Separación de Tráfico de Cabo de Gata, cuya modificación entró en vigor el 1 de diciembre de 2006.
 2. A los dos Dispositivos de Separación de Tráfico de Canarias, que junto con las zonas de exclusión a determinado tipo de tráficos y al reporte obligatorio para buques transportando hidrocarburos pesados, constituyen las medidas asociadas a la declaración por la OMI de Canarias como Zona Marítima Especialmente Sensible, en vigor desde el 1 de diciembre de 2006.

2.3. PROGRAMA DE FORMACIÓN Y PREVENCIÓN

El programa comprende una doble vertiente de actuaciones:

1. Formación de los profesionales del salvamento marítimo y la lucha contra la contaminación.
 - Durante 2007 se ha continuado con el Plan de Formación de Salvamento Marítimo, con la asistencia de 370 alumnos a distintas acciones formativas. Adicionalmente, el Centro de Formación "Jovellanos" ha impartido cursos de formación en el ámbito de la lucha contra la contaminación a un total de 759 alumnos procedentes de distintas entidades públicas y privadas.



El Centro de Seguridad Marítimo Integral "Jovellanos" representa la respuesta al reto de formación avanzada y la investigación en todos los campos de la seguridad.

- Programa de ejercicios. Durante 2007, las unidades de intervención, aéreas y marítimas, han realizado un total de 1.350 ejercicios.
2. Formación y sensibilización de los usuarios de la mar. Las principales actuaciones realizadas en 2007 son:
- Impartición de cursos, tanto en clubes náuticos como en el sector pesquero y la marina mercante. 1.144 alumnos han recibido formación en seguridad marítima con unidades móviles, entre otros.
 - Renovación y ejecución, de manera conjunta con la Dirección General de la Marina Mercante, de la Campaña de Seguridad en la Náutica de Recreo-Verano 2007 dirigida a los usuarios de las embarcaciones de recreo. La Campaña busca reforzar la cultura de prevención y la seguridad gracias a la información, concienciación y sensibilización de los ciudadanos ante los riesgos potenciales del mar.
- En concreto, la Campaña se basa en la amplia difusión de cerca de medio millón de guías y tarjetones informativos especializados de los distintos deportes náuticos, a lo largo del litoral español, en clubes náuticos y puertos deportivos, estando también disponibles en las Capitanías Marítimas y Centros de Salvamento Marítimo.
- En el año 2007 se actualizaron las guías y folletos de la Campaña y se incorporó en la Guía Práctica para la Náutica de Recreo una completa información sobre el Sistema Mundial de Socorro y la importancia del correcto uso de los sistemas de comunicación en las emergencias marítimas. También se realizó un nuevo tarjetón plastificado sobre este tema. El resto de los elementos divulgativos básicos sobre los que giró la Campaña, que se editaron en castellano y lenguas cooficiales e inglés, fueron los siguientes: la guía de Seguridad en las actividades náuticas, la tarjeta sobre información meteorológica marítima "Meteo" y la "Lista de comprobación", "Check List" (en formato adhesivo). Asimismo, se editó un cartel anunciador de la Campaña. Todo el contenido de la misma también se colgó en la web de Salvamento Marítimo (www.salvamentomaritimo.es).
- En el Programa de seguridad de buques pesqueros se exponen las actividades de sensibilización llevadas a cabo para este sector.
3. Ampliación y mejora de los medios propios para la formación en el Centro "Jovellanos". Durante 2007 se han llevado a cabo las siguientes actuaciones:
- Ejecución del contrato para la **renovación de los simuladores de maniobra y navegación**. Asimismo se han contratado las obras de ampliación del edificio principal para albergar estos nuevos simuladores.
 - Contratación de la adquisición e instalación del equipamiento necesario para impartir **cursos de abandono de helicóptero**.
 - Contratación de la adquisición e instalación de un bote de rescate rápido y el equipamiento necesario para impartir **cursos de botes de rescate rápidos**.
 - Otras mejoras en marcha son: obras para la adecuación del entorno de la piscina de prácticas, suministro de radios portátiles y de sistemas de comunicación de manos libres para uso de alumnos e instructores en los cursos de lucha contra incendios, entorno multimedia de aprendizaje para la impartición de cursos "TORC" vía e-learning, puesta en funcionamiento del nuevo campus virtual del Centro y adecuación de dos aulas a sistemas multimedia y salón de actos.
 - El volumen de inversión comprometida o ejecutada asciende a 4,1 M€.

2.4. PROGRAMA DE INVESTIGACIÓN E INNOVACIÓN

El PNS 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 la lucha contra la contaminación.

Para ello se está participando activamente en proyectos europeos y nacionales de investigación:

- Proyecto SPREEX: Spill Response Experience, dentro del 6.º Programa Marco (FP6, DG de Investigación, Comisión Europea).
- Proyecto AMPERA 2004-2008 European Concerted Action to Foster Prevention and Best Response to Accidental Marine Pollution dentro del 6.º Programa Marco (FP6, DG de Investigación, Comisión Europea).

Los ejercicios anuales evalúan la coordinación entre las diferentes unidades pertenecientes a Administraciones, organismos e instituciones locales, nacionales e internacionales.



- Proyecto PREVECMA-Red Tecnológica sobre Prevención y Respuesta a los Vertidos y a la Contaminación Marina, dentro del Programa Nacional de Ciencias y Tecnologías Medioambientales del Ministerio de Educación y Ciencia.
- Proyecto MARCOAST, como usuario final de este proyecto que proporciona imágenes de detección satelitaria de la contaminación marina.
- Proyecto LOSTCONT. Se trata de un proyecto INTERREG, financiado por la Unión Europea, cuyos principales objetivos son el desarrollo de un sistema de balizamiento de contenedores a la deriva, el estudio del uso de modelos de deriva para la simulación de dichas derivas, y el análisis de las principales zonas tránsito de contenedores y riesgo de hallarlos a la deriva.

Asimismo, durante 2007 se han suscrito los siguientes Convenios:

- Convenio de Colaboración entre el Consejo Superior de Investigaciones Científicas y la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima.
- Acuerdo Marco de Cooperación Científica y Técnica entre la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima y la Fundación Marqués de Suanzes/ Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales (Universidad Politécnica de Madrid).

2.5. PROGRAMA DE COORDINACIÓN

Para conseguir la mayor eficacia en el desarrollo y actuación para el salvamento de la vida humana en la mar y la lucha contra la contaminación es objetivo fundamental del PNS lograr la mejor coordinación de las Administraciones públicas competentes. Para ello se han establecido los instrumentos necesarios y se están desarrollando acuerdos de colabo-

ración con algunas de estas Administraciones y organismos.

En concreto, en 2007 se han firmado los siguientes Convenios de Colaboración:

- Convenio de Colaboración entre el Ministerio de Fomento y el Gobierno de Cantabria en materia de salvamento marítimo y lucha contra la contaminación del medio marino
- Convenio de Colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Región de Murcia en materia de salvamento marítimo y lucha contra la contaminación del medio marino.
- Protocolo de colaboración entre el Ente Público Puertos de Galicia y la E.P.E. Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, en el ámbito del salvamento marítimo y de las emergencias y contingencias relacionadas con la contaminación en los puertos autonómicos gallegos.
- Convenio de Colaboración entre la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima y el Instituto Social de la Marina.
- Addenda al Convenio de Colaboración entre la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima y la Autoridad Portuaria de Cartagena.
- Convenio de Colaboración entre la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima y el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación para mejorar la seguridad de los buques pesqueros.
- Convenio de Colaboración entre la Autoridad Portuaria de Barcelona y la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima en relación a la futura ubicación de la estación remota de SASEMAR en Barcelona.

ADMINISTRACIONES, ORGANISMOS Y ENTIDADES CON LAS QUE ES NECESARIA LA COORDINACIÓN

- Comunidades Autónomas litorales
 - País Vasco
 - Cantabria
 - Asturias
 - Galicia
 - Andalucía
 - R. Murcia
 - C. Valenciana
 - Cataluña
 - Baleares
 - Canarias
 - Ceuta
 - Melilla
- Otros organismos de la Administración General del Estado
 - Ministerio de Presidencia (CEPRECO, DISCC)
 - Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (SEGEPECA)
 - Ministerio de Economía (S. Vigilancia Aduanera)
 - Ministerio de Defensa (Armada, SAR,...)
 - Ministerio del Interior (Guardia Civil y Protección Civil)
 - Ministerio de Medio Ambiente (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
- Otras entidades, organismos y empresas
 - Cruz Roja Española
 - Empresas potencialmente contaminantes
 - Federaciones de industrias (FEIQUE, etc.)
- Otros países (coordinación internacional)

Especialmente y por vecindad:

 - Francia, Portugal, Marruecos

En lo que respecta a la colaboración internacional, las principales actuaciones desarrolladas en 2007 son:

- Plan Golfo de León (operacional Francia-España):
 - Revisión del acuerdo subregional Plan Golfo de León.
 - Participación en el Ejercicio Internacional NURRA 2007 (Cerdeña, Italia) de salvamento y lucha contra la contaminación entre Francia, Italia, España y Mónaco en el marco del Plan Golfo de León.
- Plan Golfo de Vizcaya (operacional Francia-España):
 - Reunión anual para la revisión e implementación del Plan Golfo de Vizcaya.
 - Participación en el Ejercicio anual de salvamento y lucha contra la contaminación en Bayonne.
- Firma del PLAN SARMED como Plan operativo, semejante a los existentes con Francia, entre España y Argelia.

- Plan RAMOGEPOL y Acuerdo RAMOGE. Firmados entre Francia, Italia y Mónaco en 1976 con el objeto de la prevención y lucha contra la contaminación marina. En el año 2007 España se ha integrado en los grupos de trabajo, cara a una futura integración de ambos Planes, Golfo de León y RAMOGEPOL.



Salvamento Marítimo asiste a un pesquero en llamas.

Adicionalmente se ha seguido participando en distintos acuerdos regionales para la prevención y lucha contra la contaminación marina:

- El Acuerdo de Bonn, referencia indispensable en el ámbito de la prevención y respuesta a la contaminación marina, en calidad de observador y como miembro del grupo de trabajo para la identificación de hidrocarburos Bonn OSINET, habiendo participado en el ejercicio de intercalibración Round Robin Test 2007.
- El Acuerdo de Barcelona y su Plan de Acción del Mediterráneo, así como el REMPEC (Centro regional mediterráneo dependiente de OMI/ONU).
- El Acuerdo de Lisboa, pendiente de su definitiva ratificación por Francia, España, Portugal y Marruecos.

En relación a la colaboración con la industria, durante 2007 se ha proseguido en el desarrollo del Convenio de Colaboración firmado con la Federación Española de industria Química (FEIQUE), con la elaboración del procedimiento de activación del CNCS-CEREMMP (Centro Español de Respuesta a las Emergencias Marítimas en las que estén involucradas mercancías peligrosas), la difusión del acuerdo en diversos foros técnicos de la industria y del ámbito marítimo, y la participación en el ejercicio Huelva 2007.

2.6. PROGRAMA DE SEGURIDAD DE BUQUES PESQUEROS

La importancia de la flota pesquera española (13.500 buques) y el porcentaje (~19%) de las emergencias que representa, aconsejaron que el nuevo Plan Nacional de Salvamento incluyera un programa específico dirigido a este sector y que recoge el Acuerdo firmado en 2005 entre los Ministerios de Fomento, Agricultura, Pesca y Alimentación, y Trabajo y Asuntos Sociales. Dentro de este marco, en 2007 se han llevado a cabo distintas iniciativas:

- Programa de ayudas económicas, a desarrollar en tres años (2006-2007-2008), para la adquisición e instalación de balizas de hombre al agua y chalecos salvavidas, así como de radiobalizas (GPS) para los buques pesqueros. En 2007 se ha realizado la correspondiente convocatoria y se han firmado Convenios adicionales a los ya firmados en 2006 con Entidades Colaboradoras (cofradías, asociaciones y federaciones de armadores de buques de pesca) para la colaboración en la gestión de las ayudas. La dotación económica de este Programa es de 13 millones de euros, de los que entre 2006 y 2007 se ha otorgado un total de 3,65 M€.



El Plan Nacional de Salvamento incluye un programa específico dirigido al sector pesquero basado en ayudas económicas, formación y concienciación de las personas del sector.

- Formación y concienciación de las personas del sector pesquero. El 10 de mayo de 2007 se inició la Campaña de Sensibilización, simultáneamente en Ondárroa, Cartagena y Sanlúcar, que se prolongó durante seis meses hasta cubrir la totalidad de la costa peninsular e insular con visitas a unas 140 cofradías de pescadores. Bajo el lema "AMARRA TU VIDA", se contó con la presencia de autobuses como medio de anuncio y difusión de la campaña y se impartieron charlas sobre "Seguridad en los Buques Pesqueros" con el apoyo de un DVD sobre diseño de buques y estabilidad, seguridad de las personas y actuación en caso de emergencia (Ministerios de Fomento, Trabajo, Agricultura Pesca y Alimentación). Los autobuses han realizado 343 jornadas divulgativas con una asistencia de 6.947 personas. Además un total de 879 personas han recibido charlas en cofradías de pescadores.

CREACIÓN Y PUESTA EN MARCHA DE LA USyP

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

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

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

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

OBTENCIÓN DEL CERTIFICADO ISO 9001:2000

Desde su puesta en funcionamiento en el año 1993, Salvamento Marítimo se ha ido desarrollando y consolidando como organización. El Plan Nacional de Salvamento Marítimo 2006-2009 actualmente en ejecución y, sin duda, el más ambicioso de todos los Planes habidos hasta la fecha, está suponiendo un incremento, modernización y renovación completa de la flota de unidades de intervención marítima y aérea así como de los equipos en tierra, con medios propiedad de Salvamento Marítimo y dedicación exclusiva al servicio público.

Este momento de fortalecimiento del sistema de salvamento se ha considerado la situación idónea para la implantación de un sistema de calidad que permita evolucionar a la organización y a sus recursos humanos a la par que sus recursos materiales, de manera que conjuntamente y como parte de la Administración marítima, Salvamento Marítimo sea capaz de proporcionar la mejor respuesta a las necesidades que en materia de seguridad y salvamento marítimo, prevención y lucha contra la contaminación marina tiene nuestro país.

El fin de la implantación del sistema de calidad ha sido por una parte reforzar y mejorar el funcionamiento de la organización mediante la consolidación de los procesos de gestión interna, y por otra, orientar la organización a los usuarios estableciendo progresivamente nuevos canales de comunicación e información que permitan mejorar el nivel de servicio.

Criterios previos

Para conseguir este objetivo inicialmente se establecieron una serie de criterios que determinasen el enfoque del Sistema de Gestión y que por tanto facilitasen el camino tanto durante el desarrollo como en la implantación del mismo.

- Conseguir un nivel de especificación de procesos y procedimientos que aseguren un standard alto en cuanto a la calidad del servicio prestado, así como garantizar un adecuado nivel de autoevaluación del grado de cumplimiento de las especificaciones definidas.

- Determinar el nivel necesario de procedimientos operativos en cada momento, considerando la importancia relativa de su contribución a la prestación del servicio.
- Incorporar los procesos, procedimientos y recursos dentro de los Sistemas Informáticos diseñados para la gestión operativa, de forma que la contribución a la mejora de la calidad se produzca de la forma más sencilla posible para los usuarios internos.
- Potenciar el análisis de las actuaciones para identificar **lecciones aprendidas** y por tanto mejorar la operativa. Para ello se han empleado dos sistemáticas:
 - La cuantitativa, por medio de seguimiento estadístico de los indicadores de servicio y de actividad debidamente identificados y seleccionados.
 - La cualitativa, por medio de los *debriefings* o estudios de las actuaciones llevadas a cabo durante una emergencia.



Acto de entrega del certificado ISO 9001:2000. De izquierda a derecha: el Director General de la Marina Mercante y Presidente de Salvamento Marítimo, Felipe Martínez; el Director General de AENOR, Ramón Naz; y la Directora de Salvamento Marítimo, Pilar Tejo.

Etapas de implantación

Las etapas para la implantación han sido las siguientes:

- **Establecer el Comité de Calidad:**
La implicación del equipo directivo por medio del Comité de Calidad ha sido un pilar básico en todo el proceso.
- **Formar a las personas:**
Se comenzó informando, motivando y sensibilizando a todo el personal con objeto de lograr su participación. La formación impartida se orientó tanto al conocimiento general del Sistema de Calidad y de la Norma ISO 9001:2000 como hacia el conocimiento del propio Sistema de Gestión diseñado para la Sociedad.

- **Identificar y documentar los procesos:**

Aunque muchos de los procesos operativos ya estaban documentados cuando se comenzó con la implantación del Sistema de Calidad el enfoque de gestión documental que aporta la norma ISO 9001:2000 permite asegurar que la documentación se mantiene actualizada y a disposición de todos los interesados y por tanto sistematizar y homogeneizar la manera de trabajar. Otra de las mejoras obtenidas como consecuencia de la implantación del sistema de calidad ha sido la identificación y documentación de los procesos soporte, fundamentales para el correcto desarrollo de la actividad.

- **Implantar el Sistema en todos los Centros de Coordinación de Salvamento:**

Una vez establecida la documentación del Sistema en primer lugar se estableció un calendario detallado de reuniones en cada uno de los 21 Centros de Coordinación con los que cuenta Salvamento Marítimo a lo largo de la costa. En estas reuniones de implantación se hizo especial hincapié en las responsabilidades consecuentes de la implantación, en las actividades a realizar así como en el manejo de la herramienta de gestión documental que soporta el Sistema de Calidad.

- **Establecer un Sistema de Seguimiento y Medición:**

El Sistema de Seguimiento y Medición se ha diseñado de modo que garantice: medir el grado de consecución de los objetivos, medir el grado de avance de las actuaciones previstas y analizar los resultados de la actividad. Durante el proceso se han identificado tanto indicadores de calidad proporcionada como indicadores de calidad percibida.

- **Auditorías Internas:**

Como fase previa a la certificación se realizaron auditorías en cada Centro de Trabajo con el objeto de comprobar la correcta implantación del Sistema y el cumplimiento de la Norma de Calidad.

Auditoría de certificación

Finalmente, la auditoría externa del Sistema se llevó a cabo por AENOR en el mes de diciembre del 2007 con un resultado satisfactorio que ha permitido obtener la certificación del Sistema de Gestión de la Calidad que evidencia, no sólo la conformidad del Sistema con los requisitos de la Norma ISO 9001:2000, sino el hecho de que Salvamento Marítimo ha iniciado un camino de mejora de la gestión que permita ofrecer un servicio mejor día a día.



**CENTRO NACIONAL
DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO**

Jefe de Centro: **Pedro Sánchez Martín**

Fruela, 3
Planta 1ª
28011 MADRID

Telf: 91 755 91 33

Fax: 91 526 14 40



**CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO
VIGO**

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

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

Telf: 98 622 22 30
98 622 88 74

Fax: 98 622 89 57



**CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO
FINISTERRE**

Jefe de Centro: **Joaquín Maceiras**

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

Telf: 98 176 75 00
98 176 73 20

Fax: 98 176 77 40



CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO A CORUÑA

Jefe de Centro: **Heliodoro Rey**

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

Telf: 98 120 95 41
98 120 95 48

Fax: 98 120 95 18



CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO GIJÓN

Jefe de Centro: **Gerardo Barrio**

Torre de El Musel
33290 El Musel (GIJÓN)

Telf: 98 532 60 50
98 532 63 73

Fax: 98 532 09 08



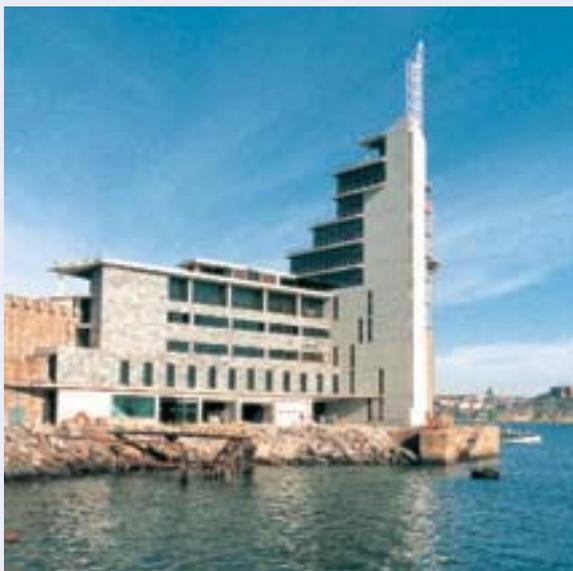
CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO SANTANDER

Jefe de Centro: **Julián Camus**

Edificio Portuarios, 3ª planta.
Muelle de Maliaño, s/n
Puerto de Santander.
Apdo. 799
39080 SANTANDER

Telf: 94 221 30 60
94 221 30 30

Fax: 94 221 36 38



CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO BILBAO

Jefe de Centro: **José Luis Solís**

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

Telf: 94 483 94 11
94 483 92 86

Fax: 94 483 91 61



CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO PALAMÓS

Jefa de Centro: **Sara Teixidó**

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

Telf: 972 600 711

Fax: 972 600 517



CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO BARCELONA

Jefe de Centro: **Jaime Zaragoza**

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

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

Fax: 93 223 46 13



**CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO
TARRAGONA**

Jefe de Centro: **Íñigo Landeta Bilbao**

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

Telf: 97 721 62 03
97 721 62 15

Fax: 97 721 62 09



**CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO
CASTELLÓN**

Jefe de Centro: **Javier García**

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

Telf: 96 473 72 02
96 473 71 87

Fax: 96 473 71 05



**CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO
VALENCIA**

Jefe de Centro: **Antonio Padial**

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

Telf: 96 367 93 02
96 367 92 04

Fax: 96 367 94 03



CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO PALMA

Jefe de Centro: **Miguel Félix Chicón**

Muelle Viejo, 1
Edificio CMM
07012 PALMA DE MALLORCA

Telf: 97 172 45 62

Fax: 97 172 83 52



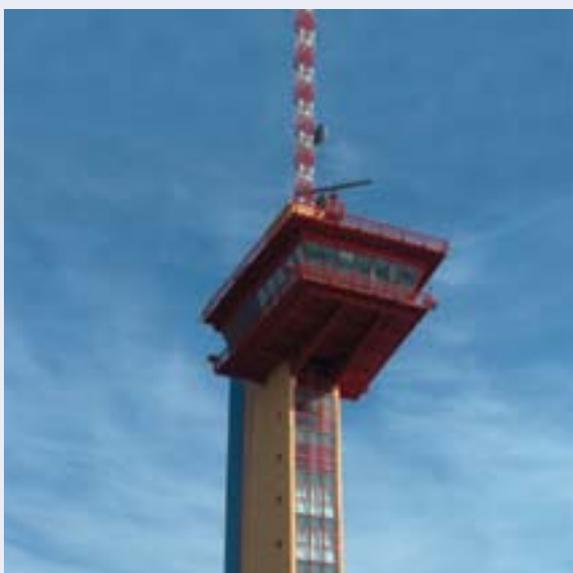
CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO CARTAGENA

Jefe de Centro: **Miguel Belmonte Nieto**

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

Telf: 96 852 95 94
96 852 98 17

Fax: 96 852 97 48



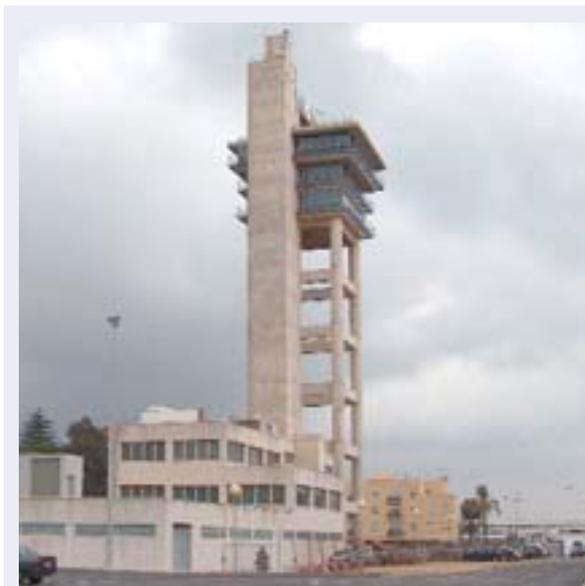
CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO ALMERÍA

Jefe de Centro: **Miguel Zea**

Muelle Levante, s/n - planta 12
04071 ALMERÍA

Telf: 95 027 54 77

Fax: 95 027 04 02



***CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO
ALGECIRAS***

Jefe de Centro: **José Antonio Offroy**

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

Telf: 95 658 00 35

Fax: 95 658 54 02



***CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO
TARIFA***

Jefe de Centro: **Adolfo Serrano Solís**

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

Telf: 95 668 47 40
95 668 47 57

Fax: 95 668 06 06



***CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO
CÁDIZ***

Jefe de Centro: **Francisco Modet**

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

Telf: 95 621 42 53

Fax: 95 622 60 91



CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO HUELVA

Jefe de Centro: **José Bescos**

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

Tel: 95 924 30 00
95 924 30 61

Fax: 95 924 21 03



CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO LAS PALMAS

Jefe de Centro: **Aníbal Carrillo**

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

Tel: 92 846 77 57
92 846 79 55

Fax: 92 846 77 60



CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO TENERIFE

Jefa de Centro: **Dolores Septién**

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

Tel: 92 259 75 51
92 259 75 52

Fax: 92 259 73 31



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

Director: **Enrique Fernández Pérez**

33393 Veranes (GIJÓN)

Telf: 98 515 98 00

Fax: 98 516 77 04

www.centrojovellanos.com



Salvamento Marítimo