

INFORMACIÓN GENERAL



1. LA SOCIEDAD DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARÍTIMA

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

Misión

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

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

Área de responsabilidad de salvamento

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



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

2. CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

El Consejo de Administración a 31 de diciembre de 2008 estaba compuesto por:

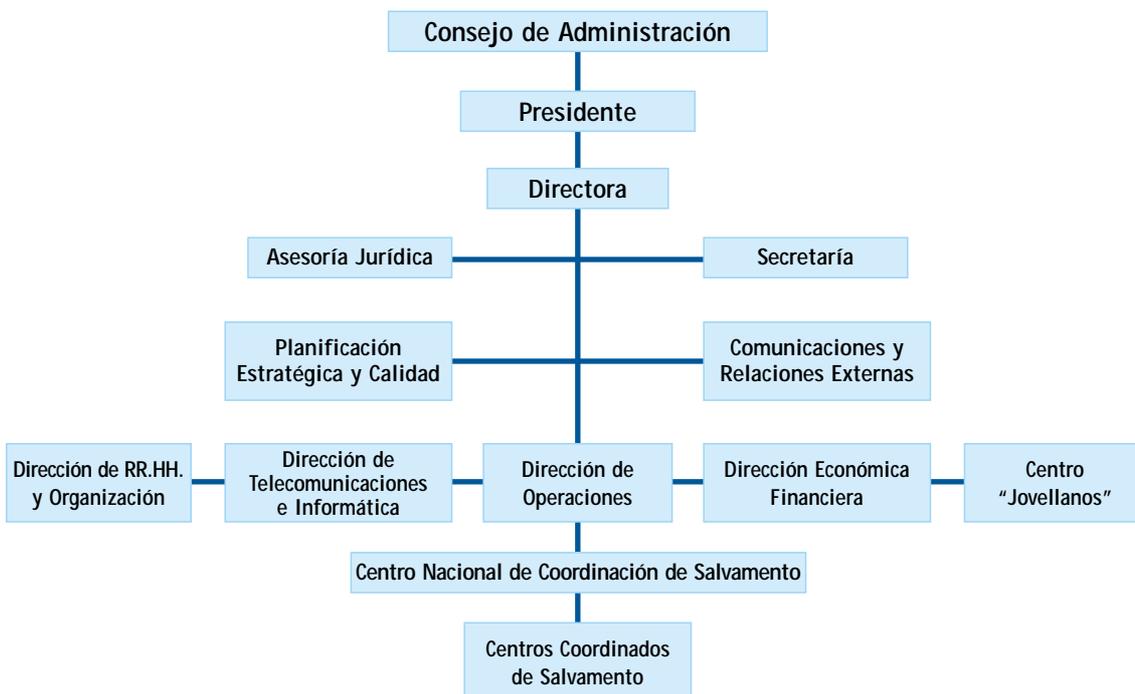
Presidente	D. Felipe Martínez Martínez
Directora de la Sociedad	Dña. Pilar Tejo Mora-Granados
Consejeros	Dña. Pilar Aizpún Ponzán D. César F. Bordallo Álvarez D. Carles María Casajuana Palet D. José Cebrián Pascual D. José María Contreras Mazario Dña. Susana Crisóstomo Sanz D. José Luis Díez García D. Miguel Ángel de Frutos Gómez Dña. Pilar Gallego Berruezo D. Alfredo González González D. Manuel L. Martín Antón D. Juan Manuel Montero Vázquez D. José Manuel Sanz Román D. Francisco Suarez Llanos Galán D. José María Verdú Valencia
Secretario del Consejo	D. Rafael Domínguez Olivera

Durante el año 2008 han causado baja como miembros del Consejo de Administración de la Sociedad:

D. Juan Martín Villalón
D. Javier Pascual Casado
Dña. Mercedes Rico Carabias
D. Francisco Velásquez López

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

3. ESTRUCTURA ORGANIZATIVA



4. INFORMACIÓN ECONÓMICA

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

Durante el año 2008 la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, además de su patrimonio propio, contó con los siguientes medios de financiación para el desarrollo de sus objetivos:

- Los ingresos ordinarios procedentes fundamentalmente de los cursos de formación impartidos en el Centro de Seguridad Marítima Integral Jovellanos consecuencia de su propia actividad comercial, que en el ejercicio 2008 ascendieron a 2,12 millones de euros.
- Los ingresos percibidos por las liquidaciones que realizan las compañías que gestionan los medios aéreos y marítimos con los que opera la Sociedad, así como los percibidos directamente por la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima de las compañías aseguradoras por operaciones de salvamento. En el ejercicio 2008 ascendieron a 3,193 millones de euros.
- Las subvenciones asignadas en los Presupuestos Generales del Estado para 2008 que fueron de 117,157 millones de euros las de explotación y 68,900 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 16,502 millones de euros, debido básicamente a las necesidades derivadas de gastos extraordinarios no previstos (inmigración irregular, accidentes, accidente del buque "Prestige", etc) y 23,576 millones de euros en concepto de incremento adicional en las de capital.

En cuanto a los gastos, la Sociedad ha mantenido la tendencia de años anteriores con unos gastos totales de 165,941 millones de euros de los que 163,366 millones de euros corresponden a los incurridos para el desarrollo ordinario de su actividad y 2,575 millones a los ocasionados como consecuencia del accidente del buque "Prestige".

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

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

(*) datos provisionales pendientes de revisión por la IGAE

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

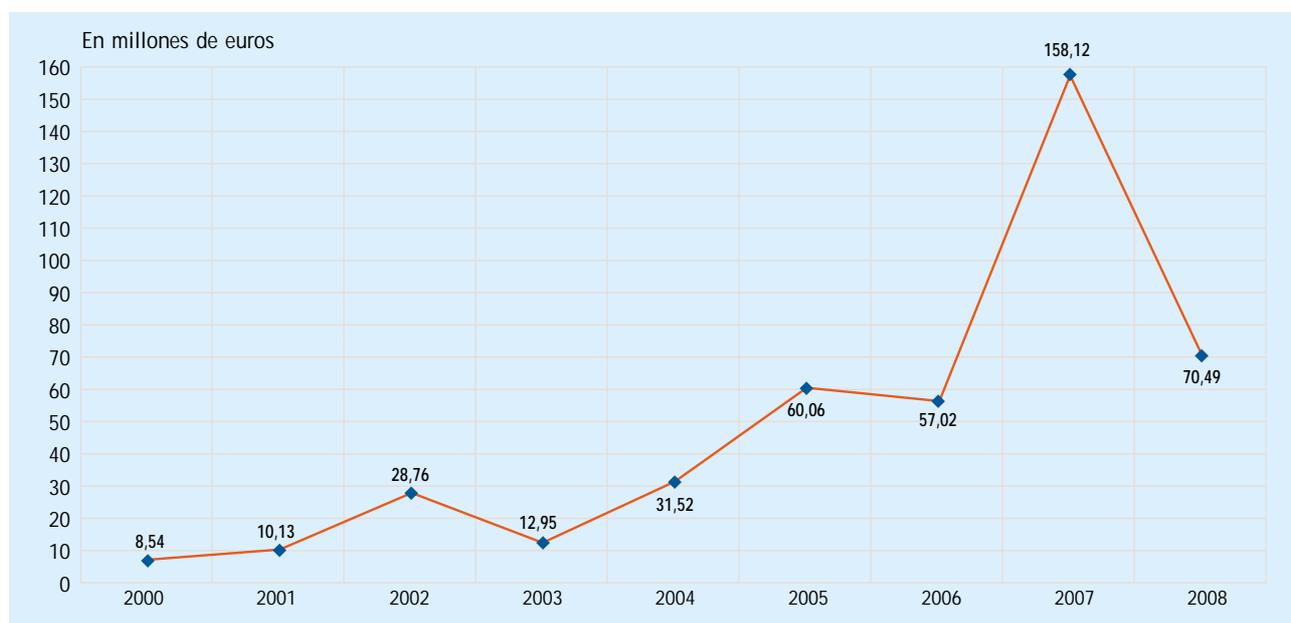
(*) datos provisionales pendientes de revisión por la IGAE

Por otra parte, el volumen de inversiones en el año 2008 ascendió a un total de 70,49 millones de euros.

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

(*) datos provisionales pendientes de revisión por la IGAE

GRÁFICO DE EVOLUCIÓN DE INVERSIONES



5. RECURSOS HUMANOS

El equipo humano que trabaja en Salvamento Marítimo está en alerta permanente las 24 horas del día, los 365 del año, para velar por la seguridad en la mar. A finales de 2008 el número total de profesionales trabajando ha ascendido a 1.453 personas. De ellos, un total de 507 (447 titulados) es personal de

la Sociedad de Salvamento, de los que 471 son fijos y 36 eventuales, que se distribuyen entre los Centros de Coordinación de Salvamento, los Servicios Centrales y el Centro de formación Jovellanos. Los 946 restantes corresponden a las tripulaciones de las unidades aéreas y marítimas.

Año 2008	
Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima	507
Tripulaciones de las unidades marítimas	706
Tripulaciones de las unidades aéreas	240
Totales	1.453

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



Sala de control de un Centro de Coordinación de Salvamento desde la que los controladores de Salvamento Marítimo dan respuesta a todas las emergencias que pueden surgir en la mar.

ORGANIZACIÓN Y MEDIOS DE LA SOCIEDAD DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARÍTIMA



1. CENTROS DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO (CCS)

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

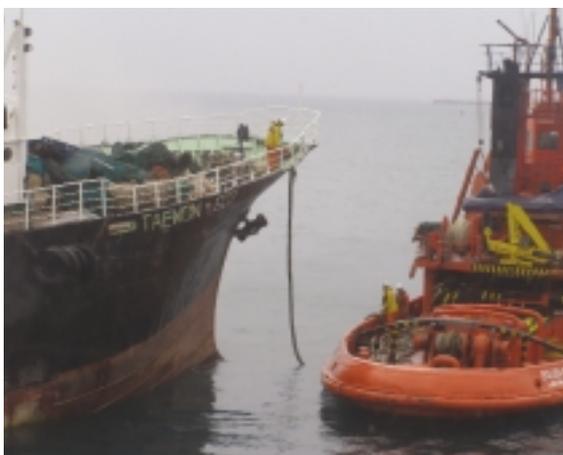
Para ejercer esta labor, Salvamento Marítimo coordina, desde sus 20 Centros de Coordinación de Salvamento (CCS) distribuidos por toda la costa, y desde el Centro Nacional de Coordinación de Salvamento en Madrid (CNCS), los medios humanos y

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

El personal técnico adscrito a los Centros de Coordinación de Salvamento está en alerta permanente las 24 horas del día, durante los 365 del año. En total, 321 titulados en Marina Civil se encargan de coordinar la respuesta a las emergencias marítimas desde los 21 Centros de Coordinación de Salvamento. Salvamento Marítimo atiende cualquier emergencia que pueda acontecer en los 1,5 millones de kilómetros cuadrados de zona marítima asignada a España en materia de búsqueda y salvamento.



Un controlador del Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo ubicado en Tarifa vigila a través de las pantallas del AIS (Automatic Identification System) el tráfico marítimo del Estrecho.



Un buque de salvamento realizando labores de remolque.



Los profesionales de Salvamento Marítimo intervienen en operaciones arriegadas, como el remolque de este buque en llamas.

2. UNIDADES MARÍTIMAS Y ÁREAS

La flota de Salvamento Marítimo, a 31 de diciembre de 2008, está compuesta por 4 buques polivalentes de salvamento y lucha contra la contaminación marina, así como 11 buques remolcadores de salvamento, 1 embarcación tipo patrullera denominada genéricamente "Guardamar" y 55 embarcaciones de intervención rápida denominadas "Salvamares".

La flota se completa con los medios aéreos de los que dispone Salvamento Marítimo, que se concretan en 9 helicópteros, 6 de ellos fletados y 3 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 efectividad basados en conseguir minimizar los tiempos de respuesta para realizar una mejor cobertura y actuación eficaz adecuada a las previsiones de ocurrencia de siniestros que proporciona el estudio y análisis de las estadísticas recientes. Este ejercicio es continuo y puede dar lugar a una redistribución de los medios de salvamento si las condiciones así lo exigen.

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

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

2.1. Buques polivalentes

La característica principal de los cuatro buques 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, 10.300 C.V. de potencia y gran maniobrabilidad; su capacidad de recogida es de 290 m³ cada uno y disponen de brazos de recogida de contaminación con bombas de aspiración, barreras de contención, skimmers y tanques de almacenamiento a



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

BUQUES POLIVALENTES PROPIEDAD DE SALVAMENTO MARÍTIMO

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

bordo. Cuentan con una potencia de remolque de tiro a punto fijo de 128 toneladas.

El "Don Inda" y el "Clara Campoamor" tienen 80 metros de eslora, 20.600 C.V de potencia, 228 toneladas de remolque y 1.750 m³ de capacidad de almacenamiento a bordo cada uno y son los medios más potentes del Plan Nacional ante graves accidentes por vertidos contaminantes. Con la incorporación de estas nuevas unidades a las ya operativas, Salvamento Marítimo multiplica por 30 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 un sistema de posicionamiento dinámico, de espacios específicamente habilitados y dotados para el trabajo de buceadores, de equipos auxiliares, central de comunicaciones, etc.

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

aplicación de dispersantes completan la dotación que garantiza su operatividad y adecuación a cualquier tipo de emergencia.

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

2.2. Remolcadores de salvamento

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

Salvamento Marítimo dispone de 7 remolcadores en propiedad, gestionados mediante encomiendas a Remasa, y 5 remolcadores contratados en régimen de fletamento total.

REMOLCADORES PROPIEDAD DE SALVAMENTO MARÍTIMO

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

REMOLCADORES FLETADOS

Nombre	Año	Potencia (CV)	Tiro (tons)	Eslora (metros)	Zona de influencia	Armador
V.B. Antártico	1977	8160	95,6	51,18	Mediterráneo Sur	Boluda
Remolcanosa 5	1978	5057	66,2	43	Andalucía Oriental	Remolcanosa
Sertosa 18*	1977	3350	48.1	33.5	Andalucía Occidental	Ocean Going
Ibaizábal Uno	Disponibilidad	1973	4500	50	36,9	Galicia Norte
Boluda Mistral	Disponibilidad	1974	3300	45	36,32	Canarias Oriental

(*) Contratado provisionalmente para cubrir la inoperatividad del buque "Luz de Mar".

EMBARCACIÓN "GUARDAMAR", PROPIEDAD DE SALVAMENTO MARÍTIMO

Nombre	Año	Potencia (CV)	Tiro (tons)	Eslora (metros)	Zona de influencia
Guardamar Caliope	2008	4.466	20,7	32	Canarias



Salvamento Marítimo cuenta con 55 embarcaciones tipo "Salvamar" distribuidas estratégicamente a lo largo del litoral.

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 naufragos 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, Remoques Marítimos S.A.

A fecha 31 de diciembre de 2008 la flota de unidades de intervención rápida estaba compuesta por 55 embarcaciones según la siguiente relación:

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

Nombre	Eslora	Tripulación	Potencia	Entrada en servicio	Base
Alcor	15 mts.	3	2x610 hp	1998 (1 agosto)	Melilla
Aldebarán	15 mts.	3	2x610 hp	1998 (20 abril)	Ciudadela
Algeciras	15 mts.	4	2x450 hp	1992 (1 noviembre)	Algeciras
Algol	15 mts.	3	2x450 hp	1991 (20 julio)	Llanes
Alonso Sánchez	15 mts.	3	2x450 hp	1992 (1 noviembre)	Cobertura Norte Noroeste
Alphecca	15 mts.	4	2x450 hp	2005 (11 febrero)	La Gomera
Bellatrix	15 mts.	3	2x450 hp	1992 (1 diciembre)	Barcelona
Canopus	15 mts.	3	2x525 hp	1993 (1 junio)	La Palma
Cástor	15 mts.	3	2x610 hp	2000 (12 julio)	Rosas
Cavall Bernat	15 mts.	3	2x525 hp	1993 (1 mayo)	Alcudia
Dubhe	15 mts.	3	2x525 hp	1993 (1 marzo)	Barbate
El Puntal	15 mts.	3	2x525 hp	1993 (1 abril)	Ceuta
Illes Pitiuses	15 mts.	3	2x450 hp	1995 (11 julio)	Porto Colom
Levante	15 mts.	3	2x450 hp	1995 (1 mayo)	Javea
Monte Gorbea	15 mts.	3	2x450 hp	1992 (1 julio)	Bermeo
Polaris	15 mts.	3	2x610 hp	2000 (12 julio)	Alicante
Sant Carles	15 mts.	3	2x450 hp	1992 (1 agosto)	S. Carlos Rápita
Sargadelos	15 mts.	3	2x450 hp	1995 (1 febrero)	S. E. de Ribeira
Vega	15 mts.	4	2x610 hp	2000 (20 mayo)	Estepona
Orión	20 mts.	3	2x1.300 hp	1999 (22 diciembre)	Pasajes
Rigel	20 mts.	3	2x1.300 hp	2000 (3 abril)	Gijón
Sirius	20 mts.	3	2x1.300 hp	2000 (20 mayo)	Palamós
Alborán	20 mts.	3	2x1.250 hp	1996 (12 agosto)	Mazagón
Atlántico	20 mts.	4	2x1.000 hp	1992 (1 agosto)	Arrecife
Gadir	20 mts.	3	2x1.250 hp	1996 (12 noviembre)	Cobertura Mediterráneo Sur
Tenerife	20 mts.	3	2x1.250 hp	1995 (5 septiembre)	Sta. Cruz Tenerife
Adhara	21 mts.	4	2x1.400 hp	2006 (11 agosto)	La Restinga
Alcyone	21 mts.	3	2x1.400 hp	2008 (24 junio)	Bilbao
Algenib	21 mts.	3	2x1.400 hp	2002 (21 octubre)	Garrucha
Alioth	21 mts.	3	2x1.400 hp	2007 (29 octubre)	Burela
Alnilam	21 mts.	3	2x1.400 hp	2007 (29 mayo)	Port de la Selva
Alnitak	21 mts.	4	2x1.400 hp	2007 (23 julio)	Málaga
Altair	21 mts.	3	2x1.400 hp	2000 (30 noviembre)	Camariñas
Antares	21 mts.	3	2x1.300 hp	1999 (20 julio)	Mahón
Capella	21 mts.	3	2x1.400 hp	2002 (20 marzo)	Luarca
Deneb	21 mts.	3	2x1.400 hp	2001 (24 enero)	Santander
Diphda	21 mts.	3	2x1.400 hp	2001 (5 diciembre)	Tarragona
Hamal	21 mts.	4	2x1.400 hp	2006 (6 noviembre)	Motril
Markab	21 mts.	3	2x1.400 hp	2002 (7 mayo)	Ibiza
Menkalinan	21 mts.	4	2x1.400 hp	2006 (5 diciembre)	Arguineguín
Mimosa	21 mts.	3	2x1.400 hp	2008 (29 abril)	Cartagena
Mirach	21 mts.	3	2x1.400 hp	2002 (2 diciembre)	C. Morrazo
Mirfak	21 mts.	3	2x1.400 hp	2001 (23 abril)	La Coruña
Nunki	21 mts.	3	2x1.400 hp	2002 (4 febrero)	Las Palmas
Pollux	21 mts.	3	2x1.400 hp	2001 (12 marzo)	Valencia
Shaula	21 mts.	3	2x1.400 hp	2001 (julio)	Cariño
Suhail	21 mts.	3	2x1.400 hp	2008 (5 Agosto)	Cádiz
Acrux	21 mts.	3	2x1.400 hp	2003 (11 julio)	Puerto Portals
Alkaid	21 mts.	4	2x1.400 hp	2004 (12 agosto)	Tarifa
Alphard	21 mts.	4	2x1.400 hp	2005 (3 agosto)	Los Cristianos
Alpheratz	21 mts.	4	2x1.400 hp	2006 (20 junio)	Los Cristianos
Denébola	21 mts.	4	2x1.400 hp	2005 (3 agosto)	Almería
Mizar	21 mts.	4	2x1.400 hp	2004 (12 agosto)	Gran Tarajal
Regulus	21 mts.	3	2x1.400 hp	2003 (1 septiembre)	Porto do Son
Sabik	21 mts.	3	2x1.400 hp	2007 (26 Marzo)	Burriana

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

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 2008, Cruz Roja Española gestionó 39 bases subvencionadas por Salvamento Marítimo.

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

Puerto base	Embarcación
Burela	LS-Saturno
Cedeira	Langosteira
La Coruña	LS-Bianca
Ribeira	LS-Marte
Laxe	Tain
Luarca	LS-Nereida
Huelva	LS-Calipso
Cádiz	LS-Júpiter
Motril	LS-Argos
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

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

Puerto Base	Embarcación
Fuenterrabía	Guadalupeko Ama
Guetaria	LS-Zautz I
San Sebastián	Getaria II
Pasajes	Arriluce III
Bermeo	Bizkaia BI
Arriluce	Basati Primera
Ondarroa	Ondarroa III
Laredo	LS-Mar Laredo
Santander	LS-Santander
Suances	LS-Suances
Gijón	Gijón I
L'Ametlla	LS-Mestral
Barcelona	LS-Antonia
Altea	LS-Tabarca
Valencia	MO.3-V. del Mar
Tarifa	LS-Hermes
Málaga	LS-Málaga
San Pedro del Pinatar	Punta de Algas
Tazacorte (La Palma)	Mike 85.3
Mogan	LSBA-43.11



Varios voluntarios de Cruz Roja Española realizan un ejercicio de salvamento de un naufrago.

2.5. Helicópteros de salvamento

Para el salvamento de la vida humana en la mar y el reconocimiento aéreo, Salvamento Marítimo cuenta con 9 helicópteros específicamente configurados para las labores de búsqueda y salvamento marítimo. Las bases se encuentran en Jerez, Gijón, Gando, Tenerife Sur, A Coruña, Valencia, Reus, Almería y Santander. De los 9 helicópteros, 6 son fletados y 3 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 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.



Un rescatador de helicóptero realiza el descenso para atender una emergencia.

HELICÓPTEROS DE SALVAMENTO

Nombre	Modelo	Zona de influencia	Propiedad
Helimer 204	AW139	Cantábrico (Santander)	G. Inaer
Helimer 210	S61N	Galicia	G. Inaer
Helimer 209	S61N	Estrecho	G. Inaer
Helimer 205	AW139	Mediterráneo Central/Baleares	G. Inaer
Helimer 208	S61N	Canarias Oriental	G. Inaer
Helimer 207	AS 365 N2	Alborán/Mediterráneo Sur	G. Inaer
Helimer 201	AW139	Mediterráneo Norte	Sasemar
Helimer 202	AW139	Canarias Occidental	Sasemar
Helimer 203	AW139	Cantábrico (Gijón)	Sasemar



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

2.6. Aviones

Salvamento Marítimo dispone de 3 aviones EADS-CASA 235-300 en propiedad incorporados en el año 2007. 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. En la actualidad, 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 e identificación de los buques infractores. Los CN 235-300 realizan misiones de patrulla marítima con un tiempo de permanencia en el aire supe-

rior 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.

AVIONES

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

DESPLIEGUE DE LA RED DE CENTROS Y UNIDADES DE SALVAMENTO MARÍTIMO



21
CENTROS
COORDINADORES



4
BUQUES
POLIVALENTES



11
BUQUES DE
SALVAMENTO



1
PATRULLERA DE
SALVAMENTO



36
EMBARCACIONES
DE INTERVENCIÓN
RÁPIDA (21 m.)



19
EMBARCACIONES
DE INTERVENCIÓN
RÁPIDA (15 m.)

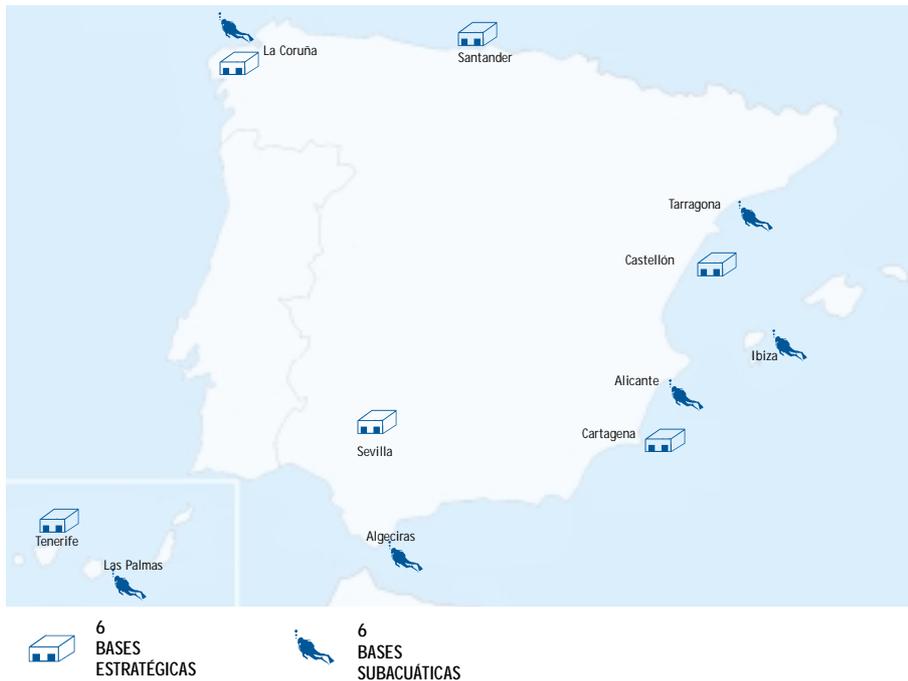


9
HELICÓPTEROS



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 aquellas operaciones especiales que por sus características requieren la intervención de los equipos ubicados en estas bases.

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

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

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

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

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

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

Los componentes básicos del material de las bases estratégicas son:

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



Base estratégica de salvamento y lucha la contaminación en la que se almacena el material que se utiliza en las emergencias.



Varios operarios preparan una barrera oceánica de lucha contra la contaminación.



Una "Salvamar" despliega una barrera oceánica.

MATERIAL DE LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN

Tipos de barreras	Total (en metros)
Selladoras	4.035
Portuarias	15.194
Costeras	25.459
Oceánicas	21.980
Total barreras existentes en metros	66.668
Otros Equipos	Total (en unidades)
Barreras cerco	6
Bombas	114
Skimmers	46
Total unidades de otros equipos	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.

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. El Centro ocupa unas instalaciones de 144.000 metros cuadrados situadas en Veranes (Cenero), en el concejo de Gijón. Diseñado desde una perspectiva integral de servicios, está equipado con modernos medios e instalaciones. Cuenta con una plantilla de técnicos y especialistas altamente cualificados que desarrollan su trabajo en dos grandes áreas temáticas: seguridad y medio ambiente.

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

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



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

tipos de olas, además de un simulador de apertura de balsas salvavidas y un simulador de cubiertas de buque a distintas alturas.

- Las prácticas de rescate de víctimas en entornos industriales y urbanos se realizan en simuladores de pozos, silos, edificios y espacios confinados.
- Otras instalaciones para los cursos de formación son las destinadas a prácticas de incendios y otras emergencias en interiores, con una torre de maniobras, la denominada "casa de incendios", el simulador de buque y los contenedores para el control del fenómeno "flash-over".
- Estas instalaciones se completan con las destinadas a la simulación de situaciones de incendios de petroquímica y otras emergencias en exteriores,

entre las que destacan las plantas químicas de dos y cuatro niveles, el tanque de almacenamiento de combustibles líquidos, el cargadero de cisternas y el campo de gases para el entrenamiento en emergencias con gases inflamables. También se dispone de un campo de extintores portátiles.

- Los cursos para el tratamiento de emergencias con mercancías peligrosas disponen de instalaciones que imitan situaciones, conducciones y espacios habituales para el almacenamiento y conducción de este tipo de sustancias.
- Las instalaciones se completan con el campo destinado a la formación de los servicios de extinción de incendios de aeropuertos, con simuladores de aeronaves de distintos tipos y tamaños y las distintas aulas con capacidad para 400 alumnos.



Ejercicio de entrenamiento de alumnos del Centro Jovellanos que consiste en el lanzamiento de un bote salvavidas de caída libre.

ESTADÍSTICAS DE ACTIVIDAD DE LA SOCIEDAD DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARÍTIMA



1. EMERGENCIAS ATENDIDAS DURANTE EL AÑO 2008

A lo largo del año 2008 se han atendido un total de 5.086 emergencias, que se desglosan del modo siguiente:

- 2.765 emergencias relacionadas con buques y/o sus tripulaciones, de las que 249 han sido intervenciones en evacuaciones médicas, siguiendo los consejos y solicitudes del Centro Radiomédico del Instituto Social de la Marina.
- 236 relacionadas con la protección del medio marino/lucha contra la contaminación marina.
- 486 relacionadas con alertas de Radiobalizas, Llamada Selectiva Digital o Inmarsat, de las que 361 han sido radiobalizas, confirmándose 22 de ellas como emergencias reales, habiéndose producido la mayoría de las mismas por motivos desconocidos o accidentales.
- 1.064 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.

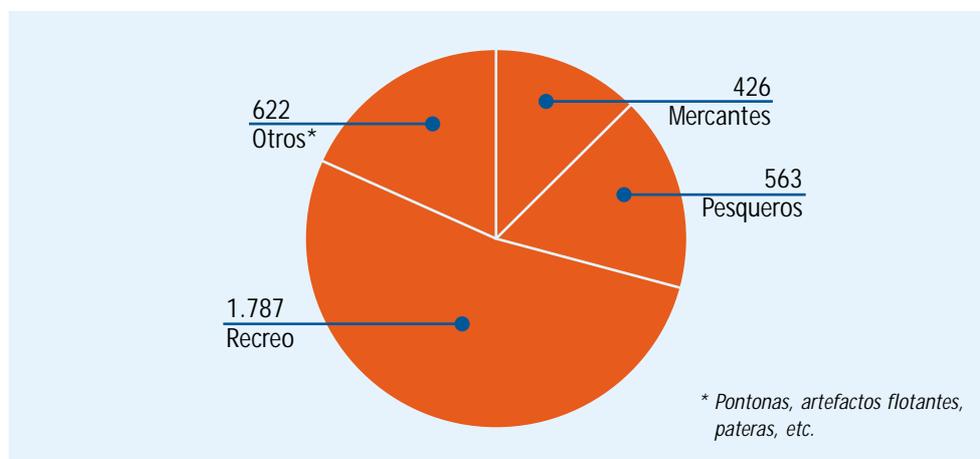
- 535 falsas alarmas que son actuaciones en el curso de las cuales se ha verificado la no existencia de emergencia.

En las emergencias se han visto involucrados un total de 3.398 buques.

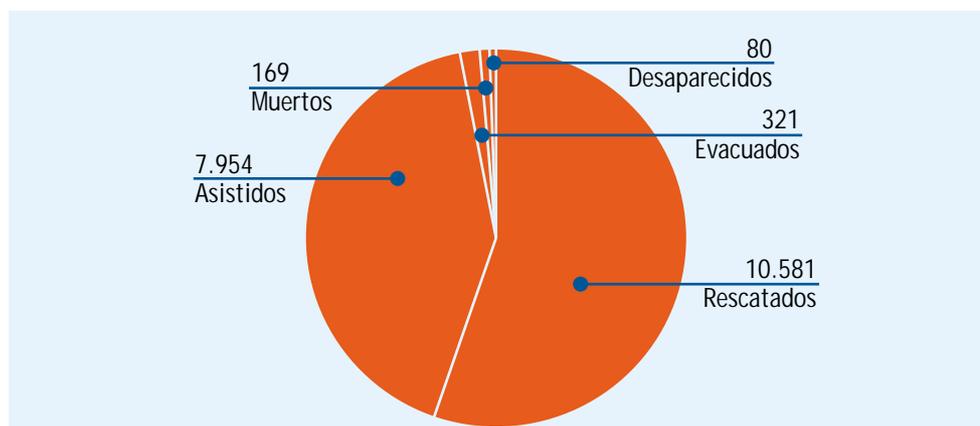
El total de personas implicadas en las actuaciones relacionadas con estas emergencias fue de 19.105.

El número total de buques a los que se ha hecho seguimiento desde los Centros de Coordinación de Salvamento durante el año de 2008, ha sido de 366.415, de los cuales 190.475 corresponden a buques identificados a su paso por los Dispositivos de Separación de Tráfico de Finisterre, Tarifa, Cabo de Gata y Canarias, el resto fueron controlados en las entradas/salidas de los puertos españoles.

Buques implicados en las emergencias según tipo.

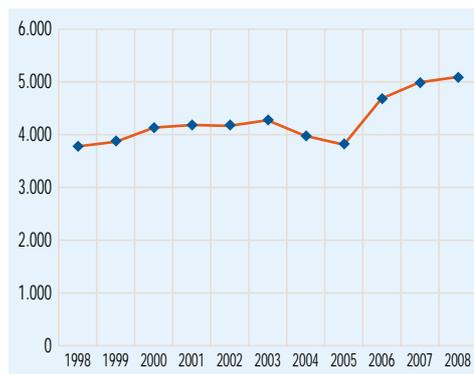


Personas involucradas.



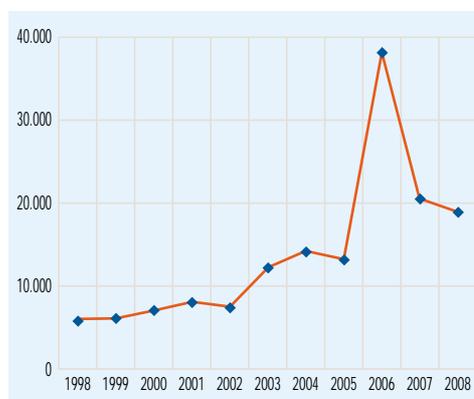
Evolución del número de emergencias desde el año 1998 al 2008

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Relacionadas buques/trip	1.790	1.924	2.006	2.168	2.167	2.219	2.225	2.205	2.784	2.736	2.765
Protección del medio marino	242	218	262	238	207	202	175	138	228	252	236
Señales Autom. de Socorro	553	620	591	602	632	587	480	504	451	512	486
No relacionadas buques/trip.	731	641	837	838	808	829	667	595	997	1.141	1.064
Falsas alarmas	489	521	451	433	464	482	444	461	384	355	535
Totales	3.805	3.924	4.147	4.279	4.278	4.319	3.991	3.903	4.844	4.996	5.086



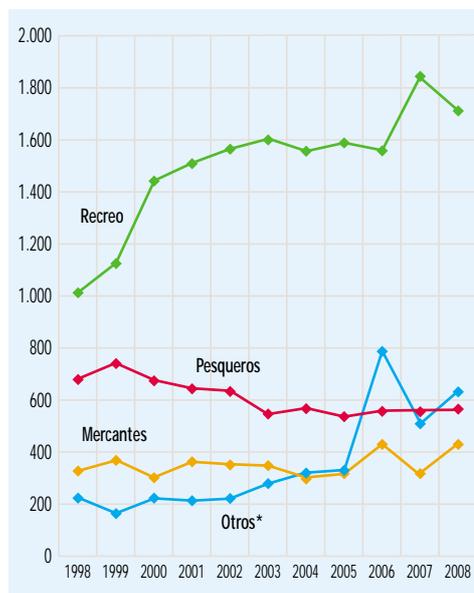
Evolución de las personas involucradas en emergencias desde el año 1998 al 2008

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



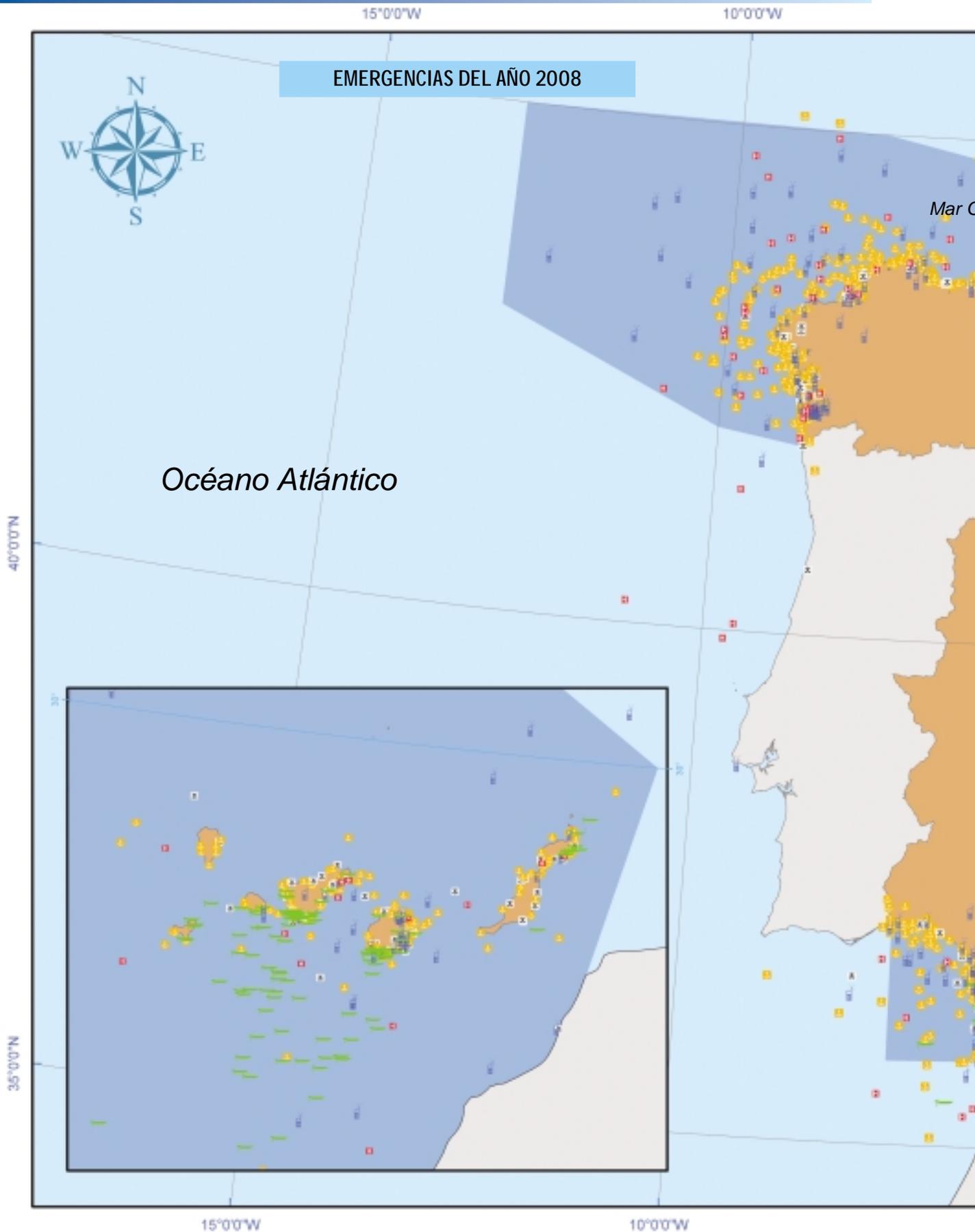
Evolución del número y tipo de buques implicados en emergencias desde el año 1998 al 2008

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



() Porcentaje sobre el total.

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

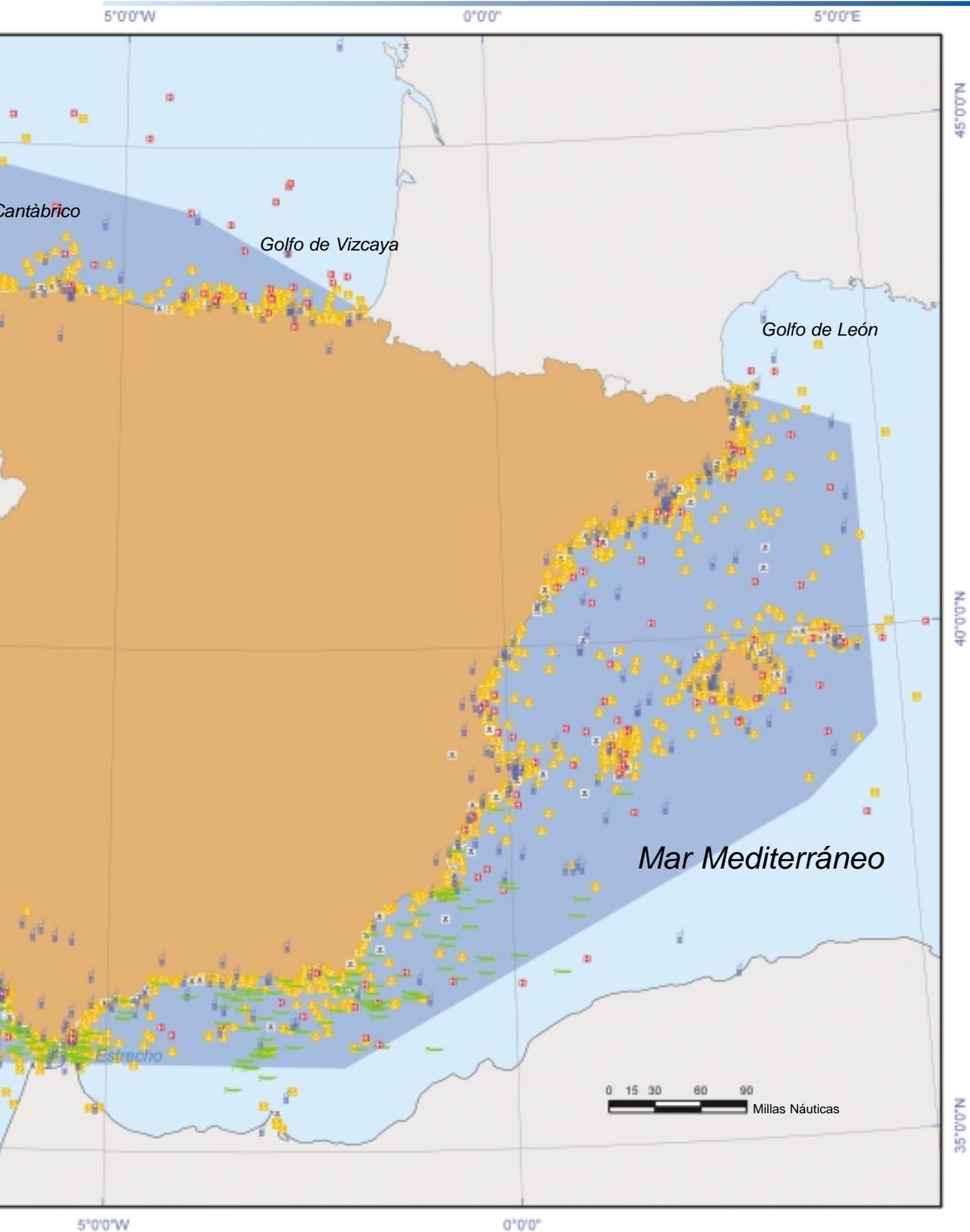


Emergencias 2008
SALVAMENTO MARÍTIMO

	Falsa Alarma:	896
	Alarma Real:	3.068
	TOTAL:	3.964

	Evacuación Médica Buque-Tierra*:	255
	Inmigración irregular*:	236
	Señal Aut. de Socorro*:	22
* Incluidos en grupo "Alarma Real"		

ABORDAJE*:	19
ACCIDENTE POR ACT. RECREAT.*:	270
ACCIDENTE POR ACT. SUBACUÁT.*:	35
AUSENCIA DE NOTICIAS*:	37
AVISTAMIENTO DE BENGALAS*:	13
BUQUE A LA DERIVA/SIN GOBIERNO*:	1.616
CAIDA DE AERONAVES*:	2



CAIDA DE PERSONAS AL AGUA DESDE TIERRA*:	96	VARADA/ENCALLADURA*:	174
COLISIÓN*:	11	VÍA DE AGUA*:	76
ESCORA*:	5	VUELCO*:	42
HOMBRE AL AGUA*:	50	TOTAL:	3.068
HUNDIMIENTO*:	53		
INCENDIO/EXPLOSIÓN*:	56		
TERRORISMO*:	0	* Incluidos en grupo "Alarma Real"	

MEDIO AMBIENTE:	292
SALVAMENTO MARÍTIMO:	3.964
SEGURIDAD MARÍTIMA:	492
SERVICIO COMPLEMENTARIO:	338
TOTAL:	5.086

Salvamento Marítimo

Abril 2009
 Origen de datos SIGO
 Dpto. Telecomunicaciones e Informática



2. EMERGENCIAS RELACIONADAS CON LA INMIGRACIÓN IRREGULAR

En el año 2008 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 primer lugar de tipo preventivo en aras a la Seguridad de la Vida Humana en la Mar, al tener noticias del avistamiento de alguna de estas embarcaciones. En muchos de los casos se actúa al tener noticia o constancia de haberse producido un siniestro relacionado con las mismas.

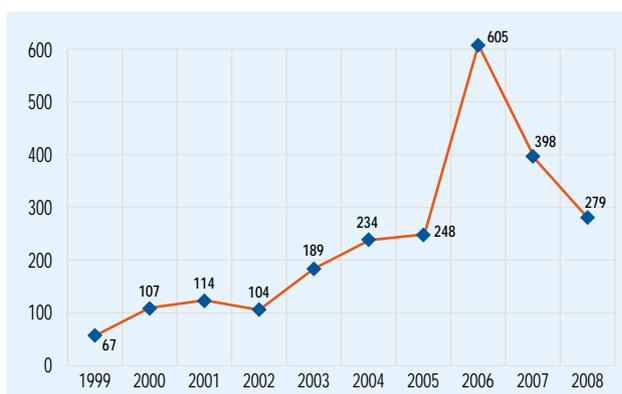


En los cayucos que llegan a las islas Canarias viajan gran cantidad de inmigrantes.

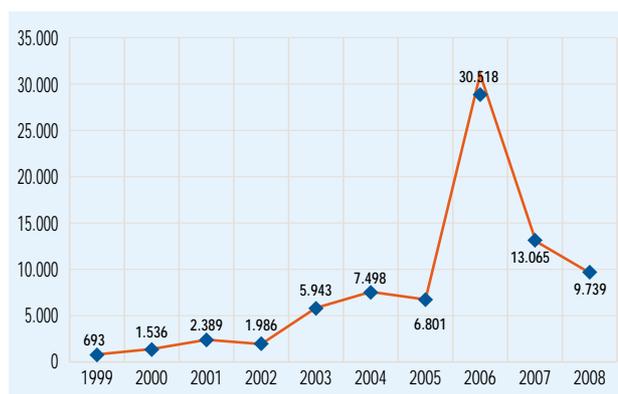
EMERGENCIAS DE EMBARCACIONES TIPO "PATERAS" EN EL AÑO 2008

Centro coordinador	Nº emergencias	Rescatados	Fallecidos	Desaparecidos
Tarifa	43	563	2	0
Almería	73	2.033	1	29
Las Palmas	62	2.963	8	1
Tenerife	68	3.792	4	0
Palma	2	0	0	0
Cádiz	2	0	0	0
Cartagena	21	207	0	0
Valencia	4	23	0	0
CNCS	4	113	0	0
Total	279	9.694	15	30

TOTAL EMERGENCIAS POR AÑO



TOTAL PERSONAS INVOLUCRADAS POR AÑO



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

Con respecto al número de personas que han estado involucradas en las emergencias antes relacionadas, se constató un aumento excepcional durante el

año 2006, disminuyendo en los años posteriores, tal y como se puede comprobar en el gráfico superior derecha.

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 además, cuadros y gráficos que totalizan los resultados globales.

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:

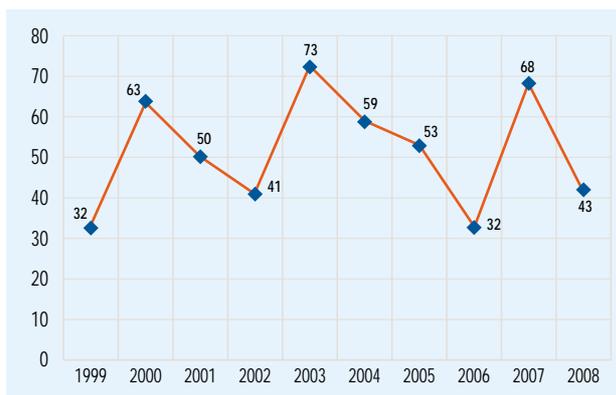
CCS Tarifa	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic
Nº Emergencias	5	3	3	1	2	6	2	11	5	2	1	2
Rescatados	69	38	56	1	36	9	7	153	86	42	30	36
Fallecidos	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Desaparecidos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

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 2008 un descenso de este tipo de casos, al haberse desplazado la afluencia de

este tipo de embarcaciones hacia el Mar de Alborán y sobre todo a la zona de Canarias, aunque se ha mantenido prácticamente el número de personas implicadas. En los últimos diez años su estadística ha sido la siguiente:

CCS Tarifa	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Nº Emergencias	32	63	50	41	73	59	53	32	68	43
Rescatados	382	965	1.186	908	2.665	1.290	1.546	594	590	563
Fallecidos	7	33	18	27	13	5	1	0	0	2
Desaparecidos	5	20	0	6	0	0	1	0	1	0

EMERGENCIAS "PATERAS" CCS TARIFA



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.

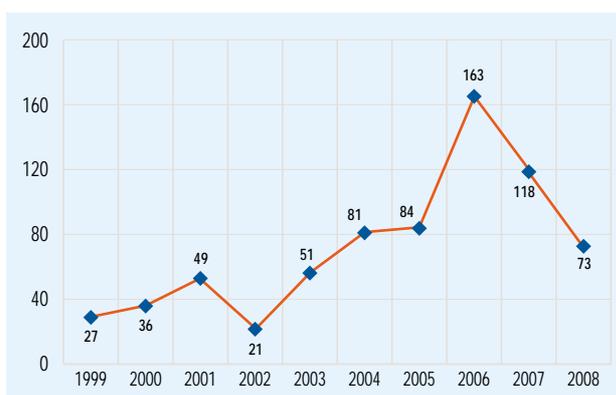
CCS Almería	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic
Nº Emergencias	12	2	2	1	5	7	10	14	4	5	5	0
Rescatados	254	31	15	0	182	280	283	481	108	114	285	0
Fallecidos	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Desaparecidos	0	0	0	0	0	0	28	1	0	0	0	9

En este Centro, la actividad en este tipo de emergencias se inició en el año 1994 habiendo experimentado de nuevo en 2008 una disminución en el

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

CCS Almería	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Nº Emergencias	27	35	49	21	51	81	84	163	118	73
Rescatados	241	470	1.046	631	1.910	3.276	2.813	4.298	2.735	2.033
Fallecidos	0	5	4	0	4	0	7	0	1	1
Desaparecidos	10	0	11	0	6	0	22	2	9	29

EMERGENCIAS "PATERAS" CCS ALMERÍA



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 2008:

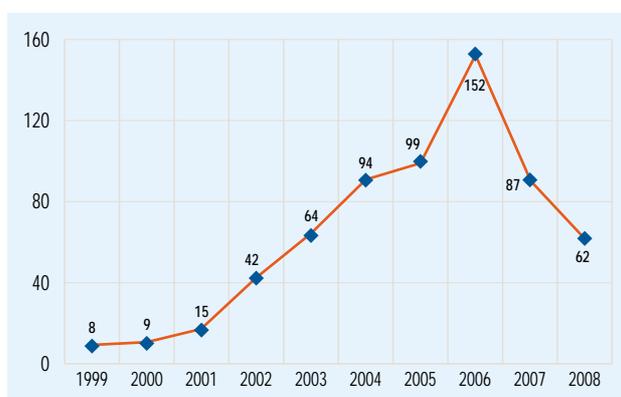
CCS Las Palmas	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic
Nº Emergencias	5	5	4	1	5	5	3	9	15	5	3	2
Rescatados	252	148	180	23	260	212	271	407	885	116	102	107
Fallecidos	3	0	0	0	2	0	1	0	0	1	0	1
Desaparecidos	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

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 desde 2006 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 y corroborándose dicho descenso en 2008, siendo sus datos los siguientes:

CCS Las Palmas	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Nº Emergencias	8	9	15	42	64	94	99	152	87	62
Rescatados	41	41	99	397	1.245	2.805	1.784	5.340	3.651	2.963
Fallecidos	7	2	10	13	26	61	19	8	13	8
Desaparecidos	0	0	15	4	37	61	14	0	0	1

EMERGENCIAS "PATERAS" CCS LAS PALMAS



En ocasiones, los inmigrantes tratan de alcanzar las costas españolas en barcos de gran tamaño.



Rescate de personas a bordo de un cayuco en la zona de responsabilidad de Salvamento Marítimo de Canarias.

Centro de Coordinación de Salvamento en Tenerife

Este Centro de Coordinación de Salvamento, ubicado en la Isla de Tenerife, atiende sólo desde el año 2005 episodios de pateras, siendo sus datos los más signi-

ficativos en cuanto al aumento del número de emergencias así como al cambio de rutas experimentado desde 2006, y su descenso en 2007 y 2008.

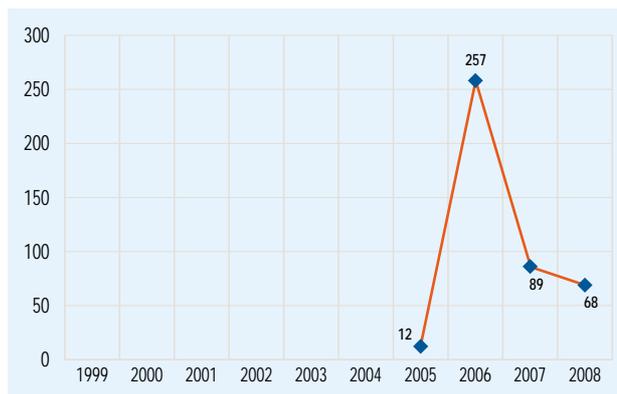
CCS Tenerife	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic
Nº Emergencias	5	4	5	7	8	10	4	8	9	2	6	0
Rescatados	246	298	143	204	334	652	185	494	602	110	524	0
Fallecidos	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0
Desaparecidos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

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 éste último año, siendo sus datos los siguientes:

CCS Tenerife	2005	2006	2007	2008
Nº Emergencias	12	257	89	68
Rescatados	581	20.035	5.556	3.792
Fallecidos	1	14	15	4
Desaparecidos	12	1	54	0

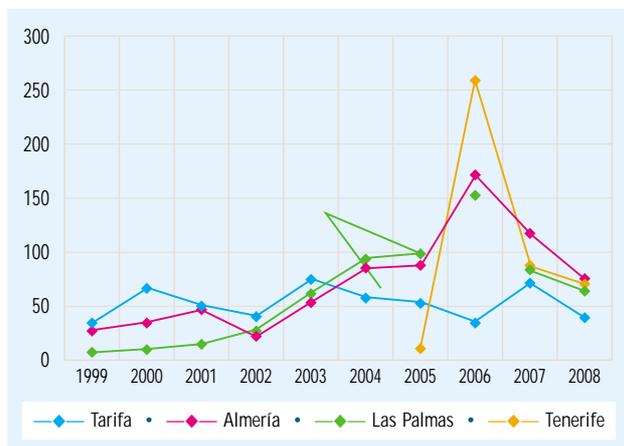
EMERGENCIAS “PATERAS” CCS TENERIFE



En el siguiente gráfico se representan las emergencias relacionadas con la inmigración irregular atendidas por los Centros de Salvamento de Tarifa,

Almería, Las Palmas y Tenerife desde el año 1999 hasta el año 2008.

TENDENCIA POR CENTRO



Un grupo de inmigrantes descansa en la cubierta del buque de salvamento tras el rescate.

3. INTERVENCIONES DEL ÁREA DE OPERACIONES ESPECIALES

Durante el año 2008, la unidad de Operaciones Especiales, que interviene en aquellas emergencias, en las que por sus características, es necesario utilizar otros recursos diferentes o complementarios de las unidades marítimas y aéreas, se movilizó en las operaciones que se detallan a continuación:

1.- "New Flame" 12/08/07 Gibraltar

El petrolero Torm Gertrud cargado de gasóleo chocó a las 6.00 horas del 8 de agosto del año 2007 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.



A partir de ese momento, y durante todo el año 2008, se ha mantenido preparado 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.

2.- "Sombriza" 19/01/08 Vicedo a Coruña

Se procedió a realizar el reflotamiento de la embarcación de pesca "Sombriza" hundida días antes.



3.- M/V "Maro" 07/03/08 Pasajes

El buque mercante "Maro" embarrancó en la zona de Jaizkibel, entre Pasajes y Fuenterrabía, en la madrugada del día 7 de marzo de 2008, con 7 tripulantes a bordo, sin que hubiese heridos. Salvamento Marítimo evacuó a 6 tripulantes, quedando a bordo sólo el Capitán, quien desembarcó un día después.



Durante las primeras horas tras la embarrancada, se preparó la maniobra de reflotamiento del "Maro" aprovechando la marea de 4 metros de amplitud. La situación estructural del buque, aún con daños importantes en los tanques de doble fondo y sala de máquinas, parecía permitir dicha maniobra.

Por el contrario, los cálculos dieron como resultado una estabilidad muy comprometida que disminuía aún más al tenerse en cuenta el efecto de las superficies libres por el agua embarcada en la cámara de máquinas y en las bodegas.

Tras desautorizar la Capitanía Marítima de Pasajes la maniobra de reflotamiento, comenzaron las tareas de extracción del combustible y aceites, encomendadas a la empresa contratada por representantes del armador. Hasta su finalización, estos trabajos se vieron dificultados por las peligrosas rocas que impedían el acceso de embarcaciones, la distancia, altura y pendiente desde la zona en tierra accesible a los vehículos y por el movimiento del buque.

4.- Operación "Ruisseñor", 26/03/2008. Palamós.

Pesquero de cerco hundido el 13 de Marzo de 2008 a las 6:00 horas, en las proximidades de la desembocadura del río Ter, 42° 1' 344N 3° 13' 469E, en las proximidades de las Islas Medas (Gerona) portando un aparejo de cerco de 300 x 15 metros. Se realiza-



El buque "Punta Mayor" cobrando el arte de pesca en su cubierta.

ron inmersiones para fijar el arte, el cual se recuperó desde el "Punta Mayor" el día 27, finalizando las tareas y quedando la zona libre de peligros para la navegación.

5.- Ejercicio de la OTAN "Bold Monarch 2008". Mayo 2008. Noruega

Se asistió al ejercicio de rescate de submarinos, organizado por la OTAN en Noruega. Este ejercicio puso en práctica todos los nuevos avances en materia de rescate de submarinos siniestrados, participando en él las Armadas de más de treinta países, prácticamente la totalidad de las que disponen de submarinos en sus flotas.



Submarino de rescate NSRS.

6.- Operación "Manchas de Fuel". 03/06/08. Valencia

En la costa de Valencia aparecieron diversas manchas de fuel de origen desconocido. Se movilizó al personal y material LCC de la BEC-Castellón. Durante cuatro días fueron apareciendo manchas de fuel, por lo que se procedió a recogerlas con la ayuda de embarcaciones del puerto de Valencia y pesqueros. Posteriormente, se movilizaron tres buques de Salvamento Marítimo que patrullaron la zona realizando búsqueda de manchas y recogién-dolas. También fueron movilizadas el "Helimer Mediterráneo" y el avión de Salvamento Marítimo



"Sasemar 101", que realizaron diversas vigilancias y labores de búsqueda de contaminación. Desde el "Helimer Mediterráneo" se efectuaron tareas de dirección a las embarcaciones movilizadas para que procedieran a las zonas donde se advertía contaminación. Tras cuatro días de operación, ésta se dio por finalizada, consiguiéndose evitar la llegada de fuel a las playas de Valencia.

7.- Ejercicio Mediterraneo 2008. Tarragona Junio 2008

Se participó en el Ejercicio Mediterráneo 2008, tanto con personal como con material LCC. El ejercicio consistió en la simulación de un abordaje en la mar entre un petrolero y un quimiquero. Se procedió al rescate de víctimas de los buques y se combatió la contaminación en la mar y la playa con la ayuda de medios terrestres de las autoridades locales.



Evacuación de víctimas con "Helimer Mediterráneo".

8.-Operación "Joven Antonia II". 23/07/08 Tossa del Mar.

Embarcación de 22 metros de eslora dedicada al transporte de turistas por la costa que sufrió rotura del casco en la parte de proa Br y Er, por impacto con bajo de rocas frente a Playa Grande de Tossa del Mar. La embarcación resultó con los compartimentos de proa inundados y parte de popa intacta con la máquina operativa. Permaneció a flote al tener la bomba de achique trabajando y la parte dañada de proa apoyada en la orilla de la playa, donde normalmente atracaba.



Equipo de operaciones disponiendo líneas para achique de contaminantes del buque.

El equipo de operaciones desplazado a la zona para extraer los contaminantes del buque, recuperó 3000 litros de gas-oil y 75 litros de aceite del cárter del motor.

9.- Operación "Savinosa". Tarragona 09/09/08.

Gabarra de suministro de combustible semihundida en el puerto de Tarragona que transportaba 750 toneladas de fuel y 260 de gasoil. Se realizaron tareas de lucha contra la contaminación y, posteriormente, se supervisaron las tareas de reflotamiento de la gabarra llevadas a cabo por la empresa de salvamento contratada por el armador, según el plan aprobado por la Capitanía Marítima.



10.- Embarrancamiento de la M/N "FEDRA". Punta Europa. Gibraltar. 10/10/08

En la tarde noche del día 10 de octubre encalló en la parte este de Punta Europa el buque de bandera liberiana "Fedra", debido a un muy fuerte temporal de levante que terminó partiendo el casco en dos partes. Los 28 tripulantes fueron rescatados por el "Helimer Andalucía" y con una grúa desde tierra.



Desde la BEC-Sevilla se trasladó material a Isla Verde (puerto de Algeciras) en prevención de posibles derrames de hidrocarburos, así como personal.

11.- Embarrancamiento de la M/N "TAWÉ". Punta de San García, Algeciras 11/10/08

En la madrugada del día 11 de octubre encalló en las proximidades de la Punta de San García el buque de bandera liberiana "Tawe". Desde la BEC-Sevilla se trasladaron personal y material a Algeciras, siendo el buque finalmente reflotado el día 20.



12.- Varada de la draga "SUBMARINE 1º" en el río Guadalquivir, Sevilla 23/11/08

Varada de la draga "Submarine 1º", en la madrugada del domingo, día 23, al apoyar el pantoque de estribor en el talud de la orilla hasta introducir la borda bajo el agua, produciéndose la inundación progresiva de la sala de máquinas y tanques de lastrado.

Desplazado a la zona el personal de Operaciones Especiales, como medida preventiva se rodeó la embarcación con barrera absorbente. La draga salió de la varada el día 26, achicando sala de máquinas y los tanques de lastrado.



13.- Búsqueda pontona hundida, 26/11/08 Almería

Búsqueda y localización de pontona hundida en aguas de Almería. A bordo del buque "GRAMPIAN



SURVEYOR", se realizó la búsqueda mediante ROV (Remote Operated Vehicle).

14.- Varada del dique flotante "MAR DEL TEIDE" en la Playa de la Barrosa, Cádiz 01/12/08



Varada producida debido al temporal, con rotura del cabo de remolque cuando se dirigía al puerto de Rota. Se efectuó el seguimiento de las operaciones de reflotamiento el día 3, con la colaboración de los remolcadores "Sertosa XVIII", "Sargazos" y Charuca Silveira", sin resultado positivo.

Salió de la varada, achicando lastre de los tres tanques de popa, en la tarde del domingo día 7.

15.- Bonanza Express, 02/12/08. Los Cristianos, Tenerife



Varada del catamarán Bonanza Express en el puerto de Los Cristianos (S/C de Tenerife).

Se desplazó personal de la Base Estratégica de Tenerife al muelle de Los Cristianos con material LCC: Barreras, absorbentes, Bombas de membrana para extracción de combustible, Defensas "Yokohama" y demás material.

16.- "DOXA" Ría de Arosa 15-12-08

Buque con incendio a bordo. Toda la tripulación abandonó el barco. Tras ser extinguido el incendio, se realizó la extracción de agua para adrizar el buque y la puesta en funcionamiento de sus servicios para posibilitar su entrada en puerto.



17.- Operación "Superfast Galicia". Barcelona-Tarragona. 26-12-08

Buque atracado en Palamós que, debido al temporal de viento, rompió amarras, salió a fondeo y posteriormente sufrió incendio en máquinas que fue extinguido con el sistema de CO2, quedando a la deriva. El equipo de Operaciones Especiales fue desplazado con material de lucha contra la contaminación y permaneció en Stand-by durante la operación de remolque. Finalmente el buque fue remolcado hasta el puerto de Tarragona donde quedó amarrado a muelle.



4. ACTIVIDAD DE SEGUIMIENTO DEL TRÁFICO MARÍTIMO

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

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

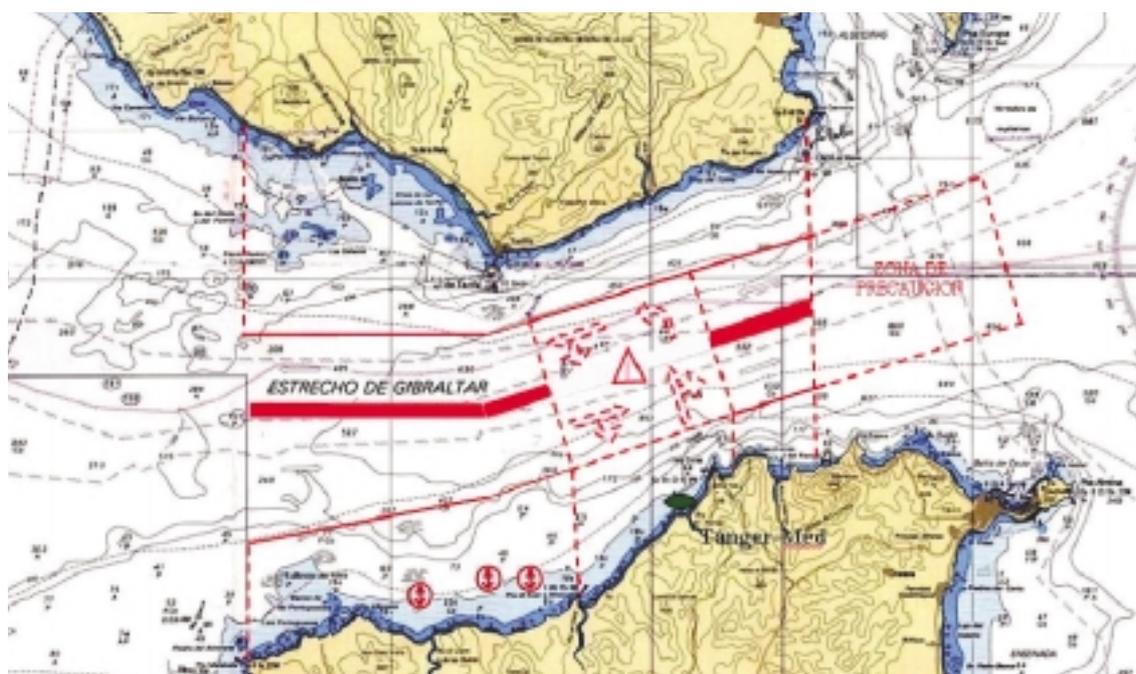
El establecimiento de los dispositivos de separación de tráfico ha reducido considerablemente el riesgo y el número de accidentes por colisiones y varadas en el tráfico marítimo.

En España existen varios dispositivos de separación de tráfico:

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

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

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



Dispositivo de separación del tráfico marítimo del Estrecho de Gibraltar.

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

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

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

DST FINISTERRE	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Buques identificados	41.829	44.561	44.331	43.209	43.469	42.538	43.212	41.942	42.136	42.354
Buques con MMPP	11.609	12.834	12.604	12.446	13.054	13.229	14.069	14.115	14.431	14.347
%	27,8%	28,8%	28,4%	28,8%	30,03%	31,10%	32,6%	33,7%	34,2%	33,8%
DST TARIFA	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Buques identificados	83.856	84.844	82.136	83.491	88.778	91.009	94.157	96.188	105.954	106.332
Buques con MMPP	15.200	17.466	17.935	18.145	18.602	19.148	20.655	21.343	22.222	23.353
%	17,1%	20,6%	21,8%	21,7%	20,9%	21,04%	21,9%	22,2%	21,0%	22,0%
DST GATA	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Buques identificados	13.788	22.244	21.049	20.252	19.067	20.049	15.408	19.755	38.414	37.531
Buques con MMPP	3.228	3.643	3.859	4.196	3.993	4.035	-	4.236	6.448	6.840
%	23,4%	16,4%	18,3%	20,7%	20,9%	20,1%	-	21,4%	16,8%	18,2 %
D.S.T. CANARIAS ORIENTAL**	1998	1999	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Buques identificados	-	-	-	-	-	-	-	-	864	1.065
Buques con MMPP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
D.S.T. CANARIAS OCCIDENTAL**	1998	1999	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Buques identificados	-	-	-	-	-	-	-	-	2.944	3.193
Buques con MMPP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

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

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

RADIONAVISOS NÁUTICOS 2008

Radioavisos Generados	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total	
Costeros	136	130	144	141	139	141	110	108	165	192	203	178	1.787	62%
Locales	106	96	114	110	77	72	84	49	74	87	109	121	1.099	38%
Total	242	226	258	251	216	213	194	157	239	279	312	299	2.886	

5. SERVICIOS EFECTUADOS POR LAS UNIDADES AÉREAS Y MARÍTIMAS EN 2008

MEDIOS MARÍTIMOS

BUQUES	Nº Total servicios	Horas
Clara Campoamor	333	2.635 h 22 m
M. De Cervantes	266	3.715 h 21 m
María de Maeztu	145	1.069 h 50 m
Alonso de Chaves	129	1.154 h 18 m
Remolcanosa V	105	1.119 h 20 m
Don Inda	86	3.562 h 59 m
V.B. Antártico	78	750 h 28 m
María Pita	72	492 h 17 m
Punta Mayor	71	1.444 h 50 m
María Zambrano	66	1.864 h 07 m
Sertosa XVIII	52	1.217 h 43 m
Ría de Vigo	51	1.079 h 08 m
Luz de Mar	43	1.506 h 38 m
Conde de Gondomar	38	6.086 h 00 m
Punta Salinas	36	5.468 h 51 m
Ibaizábal Uno	17	295 h 16 m
Boluda Mistral	13	61 h 46 m
Ibaizábal Tres	10	52 h 26 m
Marta Mata	5	60 h 04 m
Ibaizábal Dos	3	31 h 00 m

"SALVAMARES"	Nº Total servicios	Horas
Algeciras	225	886 h 10 m
Orión	216	595 h 30 m
El Puntal	173	963 h 28 m
Vega	156	731 h 32 m
Denébola	154	472 h 29 m
Alkaid	152	374 h 26 m
Sirius	151	396 h 33 m
Diphda	148	390 h 35 m
Mirfak	145	559 h 18 m
Dubhe	145	470 h 18 m
Acrux	141	429 h 29 m
Mirach	139	523 h 02 m
Pollux	133	382 h 48 m
Sargadelos	134	538 h 41 m
Markab	131	345 h 51 m
Bellatrix	131	305 h 34 m
Alborán	119	416 h 09 m
Gadir	119	382 h 07 m
Rigel	117	236 h 45 m

"SALVAMARES"	Nº Total servicios	Horas
Regulus	115	456 h 05 m
Castor	113	290 h 59 m
Nunki	110	288 h 27 m
Polaris	108	298 h 55 m
Alpheratz	104	330 h 39 m
Alnitak	101	338 h 03 m
Levante	99	225 h 09 m
Alioth	98	337 h 15 m
Alphard	98	297 h 49 m
Menkalinán	97	247 h 42 m
Shaula	96	431 h 31 m
Cavall Bernat	93	294 h 10 m
Monte Gorbea	93	270 h 46 m
Hamal	91	332 h 05 m
Algenib	86	264 h 25 m
Sant Carles	84	308 h 57 m
Deneb	83	265 h 40 m
Mimosa	80	279 h 58 m
Atlántico	74	285 h 27 m
Altair	74	276 h 40 m
Alnilám	73	278 h 49 m
Tenerife	71	208 h 57 m
Sabik	70	215 h 42 m
Capella	67	244 h 45 m
Illes Pitiuses	66	234 h 44 m
Alcyone	65	271 h 06 m
Aldebarán	60	224 h 52 m
Alonso Sánchez	60	175 h 17 m
Shuahil	60	154 h 12 m
Mizar	56	258 h 52 m
Alphecca	48	243 h 29 m
Adhara	47	209 h 46 m
Alcor	46	186 h 59 m
Canopus	46	172 h 15 m
Antares	36	121 h 49 m
Algol	27	89 h 07 m
Spica	23	107 h 24 m
Total	5.647	19.837 h 29 m

"GUARDAMAR"	Nº Total servicios	Horas navegación
Calioppe	24	917 h 57 m

MEDIOS AÉREOS

AVIONES	SAR	LCC	Vigilancia	SOPS	Ejercicios	Otros	Total servicios	Horas Vuelo
Sasemar 102	47	177	182	19	28	2	454	877 h 00 m
Sasemar 103	46	9	173	0	16	2	246	871 h 05 m
Sasemar 101	19	45	116	0	43	11	234	1.089 h 10 m
Serviola Dos	56	22	113	0	0	0	191	719 h 05 m

SOPS: Servicio para operaciones especiales.

HELICÓPTEROS	SAR	Seguridad	LCC	Evacuación Médica	Ejercicios	Vigilancia	Mantenimiento	Colaboración	Total servicios	Horas Vuelo
Helimer 209 (Jerez)	83	0	92	67	68	0	1	1	312	658 h 40 m
Helimer 208 (Las Palmas)	89	0	4	6	95	0	14	2	210	421 h 25 m
Helimer 207 (Almería)	71	2	5	8	117	3	3	0	209	421 h 10 m
Helimer 205 (Reus)	51	0	4	4	119	5	14	0	197	418 h 45 m
Helimer 210 (A Coruña)	72	0	1	8	107	1	3	2	194	412 h 55 m
Helimer 201 (Valencia)	49	2	14	10	87	0	17	7	186	437 h 06 m
Helimer 203 (Gijón)	47	0	3	3	99	0	32	2	186	347 h 42 m
Helimer 202 (Tenerife Sur)	32	2	0	2	70	2	17	1	126	297 h 25 m
Helimer 204 (Santander)	15	0	0	1	35	0	0	0	51	98 h 10 m

A través del Plan Nacional de Salvamento 2006-2009 se han incorporado a la flota aérea tres aviones CN 235-300 fabricados por la empresa EADS CASA.



6. EJERCICIOS DE ENTRENAMIENTO

Ejercicio internacional

“Mediterráneo 2008” fue el décimo 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 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 Vigo en 2007. 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. Una buena coordinación sólo se consigue mediante la realización de ejercicios conjuntos y periódicos.

“Mediterráneo 2008”, desarrollado en Tarragona durante los días 10, 11 y 12 de junio, fue un ejercicio de ámbito internacional que planteó actividades de respuesta y coordinación de salvamento marítimo y lucha contra la contaminación marina. Con medios reales aéreos y marítimos, el ejercicio tuvo como

objetivo principal evaluar y reforzar la cooperación operacional en salvamento marítimo y la lucha contra la contaminación marina, en cumplimiento del Convenio de Cooperación OPRC entre los países participantes, así como, entre las distintas administraciones españolas involucradas (Administración General del Estado, Generalitat de Catalunya y Ayuntamientos). Además, se activó el plan GOLFO DE LEÓN, de intervención franco-española en caso de siniestro en el Mediterráneo.

A nivel internacional, junto con España, participaron operativamente Francia, Italia y el Principado de Mónaco. 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.

Escenario del accidente

A 7 millas náuticas del puerto de Tarragona, en situación Lat: 41° 00'N y Long: 001° 20'E, se produce un abordaje entre un buque petrolero y un buque químico, provocándose un derrame de hidrocarburo al mar. A pesar de las labores de recogida en la mar, parte del supuesto hidrocarburo derramado llegaría a la costa y sería necesaria la recogida del producto en tierra.



En primer plano se ven varias barreras de lucha contra la contaminación que se desplegaron en la playa de Torredembarra y al fondo se contemplan algunos de los medios marítimos que participaron en el ejercicio.

Organización de la respuesta

Para hacer frente a la emergencia, la Capitanía Marítima de Tarragona, dependiente de la Dirección General de la Marina Mercante, activó el Plan Nacional de Contingencias por Contaminación Marina Accidental (Orden Ministerial de 23 de febrero de 2001) para dirigir las operaciones en el mar y la coordinación con el plan territorial de Cataluña.

Se activó también el Plan Especial de Emergencias de la Generalitat por contaminación accidental de las aguas marítimas en Catalunya (CAMCAT) que incluye los Planes Locales (PAM) de los municipios costeros posiblemente afectados. La Autoridad Portuaria también activó el Plan Interior de Emergencias del Puerto de Tarragona.

Por otra parte, el Centro Nacional de Coordinación de Salvamento Marítimo (CNCS) activó el Plan Golfo de León, plan de intervención franco-español que prevé la puesta a disposición de medios de salvamento y lucha contra la contaminación marina por parte de cada Estado.

Por parte de la Capitanía Marítima de Tarragona, se activó el CNCS-CEREMMP (Centro español de respuesta a las emergencias marítimas que involucren mercancías peligrosas).

Objetivos

Generales:

- Evaluar y reforzar la cooperación operacional en salvamento marítimo y lucha contra la contaminación marina con los organismos franceses, italianos y monegascos en el marco del Convenio Internacional de Hamburgo de 1979 (Convenio SAR); y del Convenio Internacional de Cooperación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos de 1990 (Convenio OPRC).
- Ejecutar el plan de Ejercicios establecido en el marco del plan Golfo de León (LION PLAN).
- Evaluar y reforzar la cooperación operacional en lucha contra la contaminación marina entre el Plan Nacional de Contingencias y el Plan Especial de Emergencias de la Generalitat por contaminación accidental de las aguas marítimas en Catalunya (CAMCAT).
- Activar el Plan Interior de Contingencias del Puerto de Tarragona, así como los planes locales (PAM) de los municipios costeros afectados.

- Evaluar los procedimientos operativos entre SASEMAR, PREMAR MED, MRCC BARCELONA, MRCC TARRAGONA, MRCC LA GARDE y también, MRCC ROMA Y MÓNACO Maritime Police (SAR), y la coordinación con Autoridades Nacionales, Autonómicas y Locales.

Particulares:

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

- Realización de un ejercicio SAR para rescate de heridos
- Extinción de incendio a bordo con los medios marítimos.
- Embarque del Equipo de Evaluación (EE) en los buques siniestrados desde una unidad aérea o marítima.
- Activación del Equipo de Intervención (EI) en misiones de remolque.
- Movilización de los medios necesarios para responder a un derrame por hidrocarburos y a una situación de emergencia procedente de un buque químico.
- Prevención para responder a una eventual llegada de hidrocarburo a la costa, en coordinación con las autoridades autonómicas y locales.
- Evaluación de la organización de una lucha eficaz entre la interfaz tierra-mar.

Programa de las operaciones en el mar y en la costa

El ejercicio "Mediterráneo 2008" se desarrolló en tres jornadas, del 10 al 12 de junio, incluyendo el primer día 10 para la reunión final preparatoria de las tripulaciones, presentación del Ejercicio en Tarragona y comienzo del mismo.

Jornada 0 (10 de junio de 2008)

- Posicionamiento de las unidades aeromarítimas en Tarragona y última reunión de preparación ("briefing") con las tripulaciones, oficiales de enlace y mandos, para la coordinación final del Ejercicio.
- Apertura y presentación oficial del ejercicio a Autoridades.
- Primera información del accidente procedente de los capitanes de los buques siniestrados y evaluación.