

MARINA CIVIL

NÚMERO 83

**AUDITORIA DE LA OMI:
ESPAÑA CUMPLE
AMPLIAMENTE LOS
CONVENIOS INTERNACIONALES**

**NOTABLE AUMENTO DE
MEDIOS Y DISPOSITIVOS
DE SEGURIDAD MARÍTIMA**

**LAS TRIPULACIONES DE
SALVAMENTO CON BASE
EN CANARIAS, PREMIOS
"ANCLAS DE PLATA"**



"DON INDA"

**SALVAMENTO MARÍTIMO INCORPORA EL MEJOR
BUQUE POLIVALENTE DE EUROPA**

VDR

Voyage Data Recorder

FURUNO®

VR-3000

S-VDR

Simplified Voyage Data Recorder

VR-3000S

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



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

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





NÚMERO 83 - OCT. NOV. DIC. 2006



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

COMITÉ EDITORIAL

Presidente:

Felipe Martínez Martínez

Vicepresidente:

Pilar Tejo Mora-Granados

Vocales:

David Alonso-Mencia

Emilio Arribas Peces

Luis Miguel Guérez Roig

Fernando Martín Martínez-Cano

Esteban Pacha Vicente

Francisco Suárez-Llanos

Alfredo de la Torre Prados

Director:

Fernando Martín Martínez-Cano

e-mail: fmmartinez@fomento.es

Coordinador general:

Salvador Anula Solo

e-mail: sanula@fomento.es

Jefe de redacción:

Juan Carlos Arbex

Colaboradores:

Ricardo Arroyo Ruiz-Zorrilla

Beatriz Blanco Moyano

Miguel Cabello Frías

Esteban Pacha Vicente

Arturo Paniagua Mazorra

Redacción:

Ruiz de Alarcón, 1, 2ª Planta

28071 Madrid

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

Fax: 915 97 91 21

www.fomento.es/marinamercente

Suscripciones:

Fruela, 3 - 28071 Madrid

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

e-mail: prensa.madrid@sasemar.es

www.salvamentomaritimo.es

Coordinación de publicidad:

Manuel Pombo Martínez

Autoedición y Publicidad

Orense, 6, 3ª Planta - 28020 Madrid

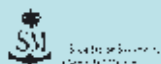
Tel.: 915 55 36 93 - Fax: 915 56 40 60

e-mail: revistacivil@terra.es

ISSN: 0214-7238

Dépósito Legal: M-8914-1987

Precio de este ejemplar: 4,50€



La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima
como editora de Marina Civil, no se hace necesaria-
mente participe de las opiniones que puedan mantener
los colaboradores de esta revista.

Se autoriza la reproducción total o parcial de los tex-
tos, siempre que se cite "Marina Civil" como fuente.
El contenido íntegro de la misma se encuentra en:

www.salvamentomaritimo.es

S U M A R I O

3

EDITORIAL

5

SALVAMENTO
MARÍTIMO INCORPORA
EL MEJOR BUQUE
POLIVALENTE DE
EUROPA



25

ESPECIAL PUERTO DE
MÁLAGA



35

SEGURIDAD
MARÍTIMA



51

MEJORA NOTABLE
EN LAS
COMUNICACIONES
DEL SUR-ESTRECHO



57

45 EDICIÓN SALÓN
NÁUTICO
INTERNACIONAL DE
BARCELONA



71

NOTICIAS



87

ESPEJO DEL MAR





Lubmarine

**REPSOL
YPF**



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

LUBRICANTES PARA MOTORES MARINOS Y DE COGENERACIÓN

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

ATENCION AL CLIENTE
901 111 999

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

ESPAÑA CUMPLE AMPLIAMENTE LOS CONVENIOS INTERNACIONALES

La auditoría voluntaria realizada por la Organización Marítima Internacional (OMI), con el objetivo de verificar el grado de implantación de los convenios internacionales relativos a la seguridad marítima y la prevención de la contaminación del medio marino, ha mostrado que España cumple ampliamente con sus obligaciones, presentando puntos fuertes, así como oportunidades de mejora.

Propuesto en junio de 2002 por diecinueve Estados miembros de la OMI, entre los que figuraba España, el Plan Voluntario de Auditorías fue aprobado por la Asamblea de la Organización en noviembre de 2003, estableciéndose los procedimientos y códigos en diciembre de 2005, incluidos sendos cursos regionales de formación para auditores. Las auditorías son consideradas por la OMI como una herramienta armonizadora de gran interés, capaz de identificar posibles debilidades, ayudar a implementar estándares y compartir los beneficios derivados de las auditorías entre todos los Estados miembros. España es el cuarto Estado auditado, después de haberlo hecho Dinamarca, el Reino Unido y Chipre. En el caso de España, la verificación ha incluido a siete organismos de la Administración, pertenecientes a cuatro Ministerios que, de una u otra forma, tienen asumidas competencias y obligaciones como Parte Contratante en convenios internacionales como Estado de abanderamiento, Estado ribereño y Estado rector de puertos.

El esfuerzo que España viene desplegando en materia de seguridad marítima y prevención de la contaminación en el medio marino es permanente y el presente número de MARINA CIVIL es testigo de que tanto el “Plan Estratégico” como el ambicioso “Plan Nacional de Salvamento Marítimo 2006 – 2009” cumplen sus previsiones. La reciente entrada en servicio del BS “Don Inda” se acompaña de la incorporación de una nueva Salvamar a Baleares y la apertura de una base en la localidad mallorquina de Portocolom que reforzará la seguridad en esta zona. Las aguas de las islas Canarias disponen ya de medidas de protección suplementarias con la

declaración del archipiélago como Zona Marina Especialmente Sensible, además de la entrada en vigor de sendos Dispositivos de Separación del Tráfico Marítimo entre Tenerife y Gran Canaria, entre Gran Canaria y Fuerteventura y el de cabo de Gata. El BS “Luz de Mar” opera ya en el archipiélago canario, que ha visto en tres años pasar el número de unidades aeromárítimas de salvamento desde ocho hasta las actuales diecisiete.

Por otro lado, y en cumplimiento del “Plan Nacional de Salvamento Marítimo 2006 – 2009”, los astilleros Unión Naval de Levante iniciarán en breve la construcción de los cuatro remolcadores de 39,7 metros de eslora previstos en el Plan y que se espera entren en servicio, escalonadamente, a lo largo del año 2008. Los medios humanos de la Administración marítima se unen a este esfuerzo coordinado que busca la mayor eficacia de las inversiones en medios técnicos y aborda una reorganización del modelo administrativo en las Capitanías Marítimas, así como el estudio de una nueva normativa para hacer frente a los retos del sector.

Los satisfactorios resultados de la auditoría practicada a España por la OMI son el reflejo de un trabajo constante a favor de la seguridad marítima desarrollado, en ocasiones, en un escenario tan lleno de dificultades como el que enmarca la emigración ilegal por vía marítima. Sin embargo, el reconocimiento a esta labor no solamente procede de altos organismos internacionales, sino de la propia sociedad española que premia el sacrificio y el esfuerzo de muchos hombres y mujeres. En la última edición del Salón Náutico de Barcelona, la mayor y más internacional de las celebradas hasta ahora, las tripulaciones de Salvamento Marítimo con base en Canarias recibieron el premio “Anclas de Plata” que concede Radio Nacional de España, en reconocimiento a la profesionalidad y excepcional labor humanitaria desarrollada en el rescate y salvamento de 23.577 emigrantes, sólo en el archipiélago canario y entre los meses de enero a octubre de 2006.



Puerto de Málaga ser y **estar**

Equipado logísticamente
Perfectamente ubicado
A 70 millas del Estrecho de Gibraltar
Y a 1.800 millas del Canal de Suez



Puerto de Málaga

www.malagaport.es



Con la puesta en servicio del “Don Inda” ya están operativos tres de los cuatro buques propios y con dedicación exclusiva, previstos en el Plan Nacional 2006-2009. En la imagen, la ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, en el acto de amadrinamiento del barco. Le acompañan el presidente de la Xunta de Galicia, Emilio Pérez Touriño; el delegado del Gobierno en Galicia, Manuel Ameijeiras, y el alcalde de A Coruña, Javier Losada.

Presentado por la ministra de Fomento en A Coruña

SALVAMENTO MARÍTIMO INCORPORA EL MEJOR BUQUE POLIVALENTE DE EUROPA

SASEMAR ACQUIRES THE BEST COASTAL PROTECTION VESSEL IN EUROPE

Summary: The “Don Inda”, the “best coastal protection vessel in Europe” has been handed over to Salvamento Marítimo fully equipped for a range of “anti-pollution, salvage and rescue capabilities” according to the Minister for Development, Magdalena Álvarez, during her speech in La Coruña. It is the third and most advanced of the four polyvalent coastal protection vessels scheduled under the National Marine Safety Plan 2006-2009. SASEMAR now has for the first time its own fleet exclusively dedicated to dealing with oil spills which it is hoped “will cover the shortfall in this area in Spain.”

Salvamento Marítimo ha incorporado a su flota el “Don Inda”, el “mejor buque polivalente de Europa, destinado a labores de lucha contra la contaminación, salvamento y rescate”, como ha indicado la ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, durante su presentación en A Coruña. Es el tercero y más moderno de los cuatro buques polivalentes previstos en el Plan Nacional de Salvamento Marítimo 2006-2009. De esta manera, la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima contará, por primera vez, con una flota de buques anticontaminación propios y con dedicación exclusiva, “para cubrir las carencias existentes en este ámbito en España”.

Salvamento Marítimo ha multiplicado por treinta su capacidad de recogida de residuos desde la puesta en servicio del buque “Don Inda”, que ha amadrinado en A Coruña la ministra de Fomento, Magdalena Álvarez. “Es el mejor buque polivalente de Europa, destinado a labores de lucha contra la contaminación, salvamento y rescate”, como indicó Álvarez durante su presentación en la que estuvo acompañada por el **presidente de la Xunta de Galicia, Emilio Pérez Touriño**; la **conselleira de Pesca, Carmen Gallego**; el **alcalde de A Coruña, Javier Losada**; el **director general de la Marina Mercante y presidente de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, Felipe Martínez**, así como por otras personalidades del ámbito marítimo.

El nuevo buque es el más moderno de la flota de Salvamento Marítimo y está dotado de una **importante capacidad de almacenamiento de residuos: 1.750 metros cúbicos**. La polivalencia del barco, que tiene su base en Corcubión (A Coruña) y cubrirá la fachada galaico-cantábrica, le permitirá incrementar la seguridad

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

Es el tercero de los cuatro buques polivalentes previstos en el Plan Nacional de Salvamento 2006-2009, con lo que Salvamento Marítimo contará, por primera vez, con una **flota de buques anticontaminación propios y con dedicación exclusiva** “para cubrir las carencias existentes en el ámbito de la lucha contra la contaminación marina en España”, explicó la ministra. “Con la experiencia del pasado que hay en Galicia y teniendo en cuenta que es una zona especialmente sensible, ofrecemos el mejor barco

que tenemos, además de realizar los mayores esfuerzos en cuanto a dotación de medios”, añadió.

Magdalena Álvarez dijo también que el buque debe su nombre al ministro de la II República, **Indalecio Prieto**, quien ocupó por primera vez en España la cartera de Obras Públicas, desde la que inició los planes de obras hidráulicas y modernizó los transportes y destacó “la grandeza, la vocación galaico-cantábrica y la polivalencia de ambos”.

Por su parte el presidente de la Xunta de Galicia, Emilio Pérez Touriño, aseguró que la nueva embarcación supone “un antes y un después en la capacidad de respuesta ante las emergencias marítimas, y un **paso decisivo para lograr una Galicia más segura y protegida**”. Agradeció al Gobierno la entrega del buque mejor dotado de Europa y prometió que, por

Es el tercer buque polivalente que Fomento incorpora, de un total de cuatro previstos en el Plan Nacional de Salvamento Marítimo 2006-2009



La ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, recibe información en el puente de mando del “Don Inda”, en presencia del presidente de la Xunta de Galicia, Emilio Pérez Touriño y otras autoridades.



La incorporación del “Don Inda” multiplica por treinta la capacidad de recogida de residuos en la mar de Salvamento Marítimo. Además, las 228 toneladas de potencia a tiro fijo, garantizan la rapidez de llegada al lugar de una emergencia y capacidad de remolque de buque de gran porte.

encima de las competencias de cada gobierno, “se garantizaría una respuesta única en caso de problemas en la mar, con la más óptima coordinación”.

Rapidez de llegada

Entre las características principales del “Don Inda” destacan sus 80 metros de eslora, 228 toneladas de tiro a punto fijo y cuatro motores propulsores que desarrollan una potencia máxima de 16.000 kilovatios. Esto garantiza la **rapidez de llegada** al lugar de una emergencia y **capacidad de remolque** de buques de gran porte.

El buque incorpora los **mejores sistemas de recogida de productos contaminantes que existen en la actualidad**: equipos de recogida de residuos de hidrocarburos por medio de brazos flotantes y barreras y “skimmers” (bombas succionadoras de hidrocarburos en la mar), así como aplicación de dispersantes. También está dotado de una importante capacidad de almacenamiento de residuos: 1.750 metros cúbicos en tanques con decantación por gravedad y dotados de cale-

facción, lo que garantiza la facilidad de descarga de los mismos.

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

Como buque **plataforma de apoyo a operaciones**, tiene espacios específicamente habilitados y dotados para el trabajo de buceadores, de equipos auxiliares, central de comunicaciones, etcétera. Asimismo dispone de cámara de visión nocturna (FLIR) y un sistema de posicionamiento dinámico que le permite, mediante propulsores controlados por un sistema central, mantener

la posición GPS del buque con independencia de las condiciones meteorológicas. Cuenta además con dos embarcaciones auxiliares: una para labores de rescate y salvamento y otra para recogida de residuos, tendido de barreras, remolque, equipos auxiliares, etcétera.

Unidades aéreas

Las unidades marítimas se completan con la flota aérea, que permite la detección de vertidos en la mar y el seguimiento de los buques infractores. Salvamento Marítimo incorporó en abril de 2006 **cuatro aeronaves BEECH-CRAFT BARON B-55** (con base en Santiago, Almería, Las Palmas y un cuarto para cobertura de inoperatividades), que operarán transitoriamente hasta la puesta en servicio de los nue-

En esta legislatura, Fomento ha aumentado en un 43 por 100 las unidades marítimas y aéreas destinadas a luchar contra la contaminación marina en España



Fruto del Plan Puente son las cuatro aeronaves Beechcraft Baron B-55 ya en servicio.

INCREMENTO DE LA CAPACIDAD DE RECOGIDA DE CONTAMINANTES

Con la incorporación de esta nueva unidad a los buques ya operativos, **Salvamento Marítimo multiplica por treinta su capacidad de recogida de residuos en la mar**, que en 2004 era de 80 metros cúbicos, y ahora es de 2.404. Este buque se une a los dos polivalentes que se encuentran en servicio. El primero es el "**Luz de Mar**", de 56 metros de eslora y una capacidad de recogida de residuos de 287 metros cúbicos, que desde agosto de 2005 operaba en la zona del Dispositivo de Separación del Tráfico (DST) de Finisterre y que con la llegada del "Don Inda" pasa a cubrir Canarias. El segundo es el "**Miguel de Cervantes**", con 56 metros de eslora y una capacidad de recogida de 287 metros cúbicos,

y que opera desde febrero de 2006 en la zona del Estrecho. Ambos construidos por **Astilleros Armón**.

Además, se está ultimando, también en los astilleros Zamakona de Bilbao, un **nuevo buque gemelo** del "Don Inda" que tendrá idéntica capacidad de recogida: 1.750 metros cúbicos de residuos en la mar. Está previsto que entre en servicio en el primer trimestre de este año, junto a **otro buque recogedor** con capacidad de 3.000 metros cúbicos, que será fletado por Salvamento Marítimo. En diciembre de 2006 se ha incorporado a la flota una nueva embarcación de intervención rápida, la "Salvamar Menkalinan", con lo que el número de unidades de este tipo ha pasado a ser de 49, nueve más que en 2004.



El Plan Nacional de Salvamento 2006-2009 incrementa la flota de embarcaciones rápidas en nueve unidades.

Salvamento Marítimo multiplica por treinta su capacidad de recogida de residuos en la mar

vos aviones EADS-CASA, que se encuentran en construcción. Dos de ellos estarán operativos en el primer semestre de este año.

En la actualidad, Salvamento Marítimo dispone de **seis helicópteros** (el último se incorporó en febrero de 2005 con base en Almería), que también realizan labores de vigilancia de la contaminación y el tráfico marítimo. En estos momentos están en construcción tres nuevos helicópteros que renovarán la flota.

Bases

Para hacer frente a posibles accidentes por derrames o vertidos, Salvamento Marítimo requiere disponer del suficiente material de reserva (barreras, succionadores de hidrocarburos, etcétera) en **bases de almacenamiento para la lucha contra la contaminación**, distribuidos en puntos estratégicos.

Ya se ha puesto en servicio a principios de este mes la nueva base de almacenamiento para la lucha contra la contaminación de **Castellón**, que se une a las dos existentes en **Madrid** y **A Coruña** (ya está en fase de proyecto la nueva base de Fene-Ferrol, que sustituirá a la de A Coruña y será una de las dos mayores de España, con 18.000 metros cuadrados). Recientemente han entrado en servicio dos nuevas bases (**Sevilla** y **Santander**), con lo que se cuenta con cinco bases estratégicas de lucha contra la contaminación. Además, desde enero de 2005 se dispone también de cinco bases de **actuación subacuática**, que se unen a la única que existía en 2004.

243,8 millones de euros invertidos

El Plan Nacional de Salvamento Marítimo (PNS) 2006-2009 detalla todos los



Limpieza de una barrera oceánica en una base estratégica.

medios humanos y materiales con que ya cuenta y contará nuestro país, algunas de cuyas medidas se adelantaron gracias al Plan Puente, que Fomento puso en marcha en 2004 para cubrir las carencias existentes en el ámbito de la lucha contra la contaminación y emergencias marítimas. El PNS 2006-2009 multiplica los efectivos para mejorar la lucha contra la contaminación, cuyo conjunto asciende a 1.022,84 M€ y supone **multiplicar por 6,6 las inversiones del Plan anterior** (564 por 100). Del total del Plan, 515,75 millones de euros corresponden a inversiones y el resto, 507 millones, se destinan a operaciones y mantenimiento de los medios. **En la actualidad, el 48 por 100 (243,8 M€) de las inversiones del PNS están ya ejecutadas o comprometidas.** En la presente legislatura, la inversión ejecutada en unidades ya en operación es, a finales de 2006, de 151 M€.

Al finalizar el Plan la zona de actuación marítima de **Galicia** dispondrá, además del “Don Inda”, de:

- Nueve embarcaciones rápidas.

Ya están ejecutadas o comprometidas casi el 50 por 100 de las inversiones previstas en el Plan Nacional 2006-2009

- Dos remolcadores propios.
- Una base estratégica de 18.000 metros cuadrados.
- Una base permanente de actua-

ción subacuática.

- Un avión de salvamento y lucha contra la contaminación.
- Un helicóptero de salvamento.

DE 60 A 86 UNIDADES OPERATIVAS

En la siguiente tabla se reflejan las unidades y tipos en que se ha incrementado a nivel nacional el operativo de **Salvamento Marítimo** en esta 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 86 (43 por 100 de aumento).**

UNIDADES POR AÑOS			
Medios	2004	Diciembre 2006	2009
Salvamares	40	49	55
Buques polivalentes de lucha contra la contaminación y remolcadores	12	14(*)	14
Bases estratégicas de lucha contra la contaminación	2	5	6
Bases subacuáticas	1	6	6
Aviones	0	4	4
Helicópteros	5	6	10

(*) Además de los 14 buques (11 remolcadores y tres buques polivalentes), Salvamento Marítimo dispone en estos momentos de un remolcador más, contratado para atender en Canarias el incremento de actuaciones relacionadas con el rescate de inmigrantes.

2004	Noviembre 2006		2009
Capacidad de recogida de residuos de la mar (en metros cúbicos)	80	2.404	7.300



El BS "Don Inda" se ha incorporado a la flota marítima de la Sociedad de Salvamento Marítimo.

El mayor buque anticontaminación de la UE

EN LA VANGUARDIA TECNOLÓGICA MUNDIAL

AT THE FOREFRONT OF WORLD TECHNOLOGY

Summary: The "Don Inda" is the third polyvalent vessel ordered under the National Marine Safety Plan 2006-2009, and commissioned by the Ministry for Development to enhance the Sasemar fleet. This emergency towing vessel is 80 metres long, with a 228 tonne bollard pull and four long stroke engines providing a total of 16,000Kw. It has a large tank capacity for recovered oil of up to 1,749m³ and is able to operate in any seas and in extremely adverse weather conditions. Built at the Zamakona Shipyard, this Rolls Royce-Ulstein design was adapted to all Sasemar requirements and, alongside its twin currently under construction, it is the largest anti-pollution vessel in Europe and one of the most powerful and best equipped in the world. It is at the forefront of world technology.

El "Don Inda" es el tercer buque polivalente incluido en el Plan Nacional de Salvamento 2006-2009, puesto en servicio por el Ministerio de Fomento para reforzar la flota de Salvamento Marítimo. Este remolcador, de 80 metros de eslora, con una capacidad de tiro de 228 toneladas a punto fijo y cuatro motores propulsores que desarrollan una potencia máxima de 16.000 kilowatios, puede recoger hasta 1.749 metros cúbicos de residuos de hidrocarburos y es capaz de enfrentarse a cualquier estado de la mar en las peores condiciones posibles. Construido en los Astilleros Zamakona, con diseño Rolls Royce-Ulstein, adaptado a las especificaciones de Salvamento Marítimo es, como su gemelo que se está ultimando en estas mismas instalaciones, el mayor buque anticontaminación de la UE y uno de los más potentes y capaces del mundo. Está a la vanguardia de la tecnología mundial.

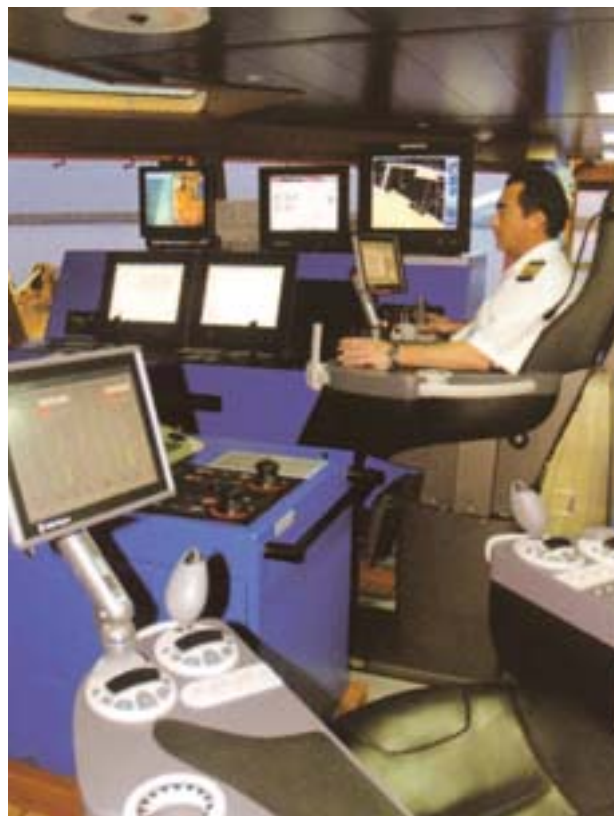
El accidente sufrido el 13 de noviembre de 2002 por el buque tanque “Prestige” frente a las costas de Galicia, fue determinante para **modificar la política de transporte marítimo en la Unión Europea**. La historia de los servicios públicos de seguridad y el salvamento marítimos,

Construido en Astilleros Zamakona, como su gemelo de próxima entrada en servicio

tan reciente en términos cronológicos, ha estado marcada por impulsos cuyo motor ha sido, generalmente, sendos accidentes que alarmaron a la opinión pública. La catástrofe ambiental, económica y social causada por las 77.000 toneladas de fuel pesado transportadas por el “Prestige”, había estado precedida



Equipos de recogida de hidrocarburos al costado del BS “Don Inda”.



Puente del BS “Don Inda”.



El buque cuenta con dos embarcaciones auxiliares: una para labores de rescate y salvamento, con propulsor waterjet de 200 H.P. que desarrolla 33 nudos, y otra para recogida de residuos, tendido de barreras, remolque de equipos auxiliares, etc. Su tiro a punto fijo es de 2 mts.

por otro accidente que también involucraba a un buque tanque obsoleto y escasamente cuidado por sus armadores: el “Erika”, partido en dos en aguas francesas el 12 de diciembre de 1999. Dos accidentes que han impulsado importantes cambios en la seguridad marítima europea e internacional.

Necesidad de estar preparados

La **reacción de las autoridades comunitarias** desde el punto de vista legislativo, mediante los denominados Paquete Erika I y Paquete Erika II, fue rápida en su adopción aunque lenta en su implementación. Esta legislación, que había sido propuesta apenas tres meses después del naufragio del “Erika”, aún no había entrado en vigor en el momento del accidente del “Prestige”.

Han pasado cuatro años desde la fatídica noche del “Prestige” y sus efectos son definitivamente visibles en el refuerzo de la seguridad experimentado por la política marítima europea. Tras la puesta en marcha de los dos Paquetes Erika y la implantación de la Agencia Europea de Seguridad Marítima,

Cumple con las especificaciones y requerimientos de Salvamento Marítimo

un tercer paquete legislativo comunitario se abre ahora camino mediante siete propuestas de Directivas (Comunicaciones de la Comisión al Parlamento Europeo 585, 586, 587, 588, 589, 590, 592 y 593, del año 2005). Propuestas que vienen a **reforzar los controles y el seguimiento del tráfico marítimo en aguas europeas**.

La pregunta es si la batería de normativas y disposiciones legales levantada por los Estados miembros de la Unión Europea, centrada en el transporte de hidrocarburos y en el control del estado de conservación y operatividad de los buques, será suficiente para **minimizar el riesgo de nuevos accidentes** de buques tanque que transportan mercancías tan peligrosas o más para el medio marino que los hidrocarburos.

Paulatinamente erradicados los buques tanque monocasco de las aguas europeas, **los peligros para el medio ambiente marino y las zonas coste-**

ras llegan desde lugares y embarcaciones insólitas. Se puede poner como ejemplo el reciente caso del buque “Probo Koala” y su transporte de residuos altamente tóxicos desde Europa hasta África, o las no bien aclaradas actividades de su hermano gemelo, el “Probo Emu” en aguas de Marruecos y de Gibraltar. En este caso concreto se trata de buques abanderados en Panamá, propiedad de una compañía griega, fletados por una empresa suizo-holandesa y de tripulación rusa, características todas ellas que vuelven a recordar el laberíntico dossier administrativo que rodeaba el fatídico y último viaje del “Prestige” desde San Petersburgo hasta las costas de Galicia.

A pesar de la prevención legal y los convenios internacionales auspiciados desde la Organización Marítima Internacional (OMI), las estadísticas son tozudas y la historia de las catástrofes marítimas acaecidas en España y en toda la fachada atlántica europea ofre-



El BS “Luz de Mar” y su gemelo el BS “Cervantes” han sido los primeros dos nuevos buques polivalentes incorporados a la flota de Salvamento Marítimo.

ce un rosario de accidentes que se repiten de forma implacable. **La necesidad de estar preparado** para hacer frente a otro “Prestige” es ineludible. Porque también es preciso poder medirse con casos aún peores, sobre todo desde el momento en que el accidente de un buque cargado de basura tóxica no es fruto de la ciencia ficción, como bien saben los habitantes de Abidján, capital de Costa de Marfil, destino final de los residuos venenosos anteriormente citados.

Prioridades del Plan Nacional de Salvamento

El “Prestige” no solamente puso de manifiesto la necesidad de aumentar la capacidad europea y española para hacer frente a los llamados “buques basura” y sus accidentes. También mostró flancos débiles en la capacidad de respuesta de España y del resto de los Estados miembros de la Unión Europea ante acontecimientos de semejante envergadura. En puntos calientes de



El “Probo Koala”, atracado en Estonia después de su mortífero viaje a Costa de Marfil.

nuestra geografía marítima, como Galicia o el Estrecho, era preciso **disponer de buques de salvamento más potentes.**

Por otra parte, las condiciones de arrendamiento de los buques de salvamento por parte de Salvamento Marítimo, disponibles en el escenario del 13 de noviembre de 2002, demostraron la procedencia de contar **con unidades puestas totalmente al servicio de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima.** Quizá hubo remolcadores poco apropiados para la “toma inicial del remolque”, porque los disponibles no te-

nían posicionamiento dinámico y los nuevos sí. Finalmente, la capacidad de recogida y almacenamiento a bordo de hidrocarburos vertidos al mar en noviembre de 2002, se mostró deficitaria, a pesar de acudir hasta la zona del accidente numerosos buques especializados procedentes de diversos países.

Efectivamente, a los pocos días del accidente se establecieron los **mecanismos de cooperación comunitarios**, a fin de conducir hasta las costas gallegas una flota de buques especializados que se unieron a la destacada por España. Procedían, entre otros Estados, de Francia (“Ailette” y “Alcyon”), de Holanda (“Rijn Delta”, “Arca” y “De Da”), de Bélgica (“Union Beaver”), de Alemania (“Neuwerk”), de Italia (“Acqua Chiara”), de Dinamarca (“Gunnar Seidenfaden”), de Noruega (“Boa Master” y “Far Scout”) y del Reino Unido (“Sefton Supporter”). La mayoría de estas unidades eran buques polivalentes especializados en la recogida de hidrocarburos en alta mar, provistos de “skimmers” y barreras, con capacidades de almacenamiento a bordo inferiores a 1.100 metros cúbicos, aunque reforzada esa capacidad con la ayuda de tanques portátiles y desmontables instalados en las cubiertas.

La respuesta del **Ministerio de Fomento** a esta situación fue establecer los **necesarios cambios y prioridades en el previsto Plan Nacional de Salvamento 2006-2009.** El objetivo era reforzar decisivamente los medios disponibles en España ante la posibilidad de tener que hacer frente, de nuevo, a un accidente tan brutal como el del “Prestige”. La decisión marcó el inicio de las tareas previas a la construcción en España de cuatro nuevos buques de salvamento y lucha contra la contaminación, cuyas especificaciones técnicas y cargas de trabajo fueron desarrolladas desde los servicios técnicos de Salvamento Marítimo.

Los primeros frutos visibles de este cambio de rumbo han sido los BS “**Luz de Mar**” y “**Cervantes**”, buques actualmente operativos con base en **Canarias y Algeciras**, construidos por **Astilleros Armón**, y dotados con los más modernos sistemas de localización y recogida de hidrocarburos. Ahora ha entrado en servicio el BS “**Don Inda**”, el mayor y más completo buque de salvamento y lucha contra la contaminación existente en Europa.

Destacan los 80 metros de eslora y las 228 toneladas de potencia a tiro fijo

MÁXIMA CALIDAD Y FIABILIDAD

Convocado por la empresa Smitsalvage, el, pese a su antigüedad en aquel momento, más potente remolcador chino y uno de los mayores del mundo, el “De Da”, tenía una cita en Galicia para intentar remolcar al “Prestige”. Con 20.800 HP y una capacidad nominal de tiro a punto fijo (*bollard pull*) de algo más de 200 toneladas, el “De Da” ha sido ya desbancado por el novísimo remolcador oceánico francés “Abeille Bourbon”, botado en 2005 y con 201 toneladas certificadas de *bollard pull*. Otros grandes remolcadores mundiales, como el “Smitwijis Singapore” no llegan a superar esas 200 toneladas. Pero el nuevo BS “Don Inda” rebasa generosamente esa cifra para convertirse, junto a su gemelo en construcción, en uno de los **más potentes y capaces buques offshore y de lucha contra la contaminación en servicio en la flota mundial** y, sin duda, el mayor de Europa.

Las especificaciones y requerimientos de Salvamento Marítimo para las dos nuevas unidades fueron las correspondientes a un remolcador de altura con un *bollard pull* superior a las 200 toneladas, **capaz de enfrentarse a cualquier estado de la mar en las peores condiciones posibles**, dotado de la mayor maniobrabilidad, con posicionamiento dinámico, equipos de recogida de hidrocarburos de última generación y una capacidad de almacenamiento a bordo de residuos oleosos vertidos al mar superior en un 70 por 100 al estándar habitual en los buques anticontaminación que operan en el mar del Norte, cifrado en unos 1.000 metros cúbicos. Desde el primer momento se tuvo en cuenta la posibilidad de adquirir y ajustar un **diseño europeo exitoso, de la máxima calidad y fiabilidad, además de ser susceptible de ser construido por un astillero en España.**



Vista de babor del BS "Don Inda".

El UT Design

Las siglas **UT** significan Ulstein Trading, nombre derivado de la isla y el pueblo de Ulsteinvik situado en la costa de Noruega. Aislados del continente, el puñado de habitantes de la isla (menos de 7.000) dependieron siempre y exclusivamente del océano para subsistir. Por ese motivo desarrollaron diseños de buques de carga y pesca que pudieran enfrentarse a los temporales del mar del Norte en cualquier momento y situación. Con el paso de los años, la imaginación y la experiencia de los astilleros de Ulstein les convirtió en un **referente de la ingeniería naval** puesta al servicio de un tipo de buques muy especial: los buques de avituallamiento o *supply* que trabajan con el peor de los temporales.

Efectivamente, al iniciarse la explotación de yacimientos de petróleo en el mar de Noruega y en el mar del Norte en el año 1967, se hizo necesario disponer de una flota de buques de trabajo

**Los cuatro motores
propulsores
desarrollan una
potencia máxima
de 16.000
kilowatios**

"todo tiempo" para atender a las plataformas de prospección y extracción que empezaban a surgir en medio del



El Coastguard de Noruega dispone de un UT 512, el "KV Harstad", con *bollard pull* de 110 Tm y 1.000 metros cúbicos de capacidad en sus tanques de almacenamiento de residuos de hidrocarburos.



El BS gemelo del "Don Inda", que entrará en servicio en el primer trimestre de 2007, en los muelles de armamento de Astilleros Zamakona, S.A.

océano. La experiencia de los ingenieros y constructores de Ulstein en esta clase de buques creó el concepto UT Design, viendo la luz el primero de una larga saga: el "Stad Scotman" del año 1974 y el finés "Skaustream".

A partir de esa fecha, el grupo Ulstein continuó sus avances en el diseño de unidades de avituallamiento, remolque, lucha contra incendios y soporte de la industria petrolera *offshore*, creando la serie UT 729 en el año 1994, seguida dos años después por los pertenecientes a la serie UT 755. La calidad de estos buques tuvo repercusión internacional y el grupo Ulstein puso extremo cuidado en hacer del UT 755 una



Un diseño UT 722 L, el "Bourbon Crown" del Grupo Bourbon.

Tiene una capacidad de almacenamiento de residuos de hasta 1.749 metros cúbicos

“clase” flexible y capaz de adaptarse a las necesidades de los clientes. La versatilidad se convirtió así en la seña de identidad de los UT Design, contribuyendo a su **éxito comercial**.

En el año 1997, los UT 736 incorporaron las **más modernas tecnologías en maquinaria y propulsión**, desembocando tres años después en los UT 722. Los buques diseñados sobre la base del UT 722 eran remolcadores de altura pero con una importante faceta *supply* que les hacía susceptibles de incorporar masivamente en su equipamiento los elementos de la lucha contra la contaminación. Como ejemplo de este novedoso diseño fueron el “Havila Surf” y el “Bourbon Borgstein”, entregados a sus armadores en 2004 (Diseño UT 722 LX).

Actualmente, el UT Design continúa su desarrollo con **nuevos tipos de buques** representados por los UT 512, del que puede ser un buen ejemplo el “KV Harstad”, propiedad del Coastguard de Noruega, con un *bollard pull* 110 toneladas y 1.000 metros cúbicos de capacidad de almacenamiento de hidrocarburos recogidos

ESPECIALISTAS EN BUQUES DE ALTA TECNOLOGÍA

Astilleros Zamakona es uno de los astilleros más antiguos y prestigiosos de la ría del Nervión. Fundado en 1914 en Santurce, los astilleros están inmersos en un entorno geográfico cuyo tejido social y laboral está ligado a la cultura de la siderurgia y la metalmecánica, la construcción naval y la mecánica de precisión. Preparado para construir buques de hasta 130 metros de eslora e inicialmente dedicado a la construcción de buques de pesca tradicionales y pequeños remolcadores de puerto, Astilleros Zamakona ha **comenzado el siglo XXI especializándose en buques de alta tecnología**, sin renunciar a los segmentos de las embarcaciones de pesca y de los buques de trabajo. Su lista de realizaciones refleja la presencia de clientes de España, Noruega, Reino Unido, Alemania, México, Argelia, Marruecos, Costa Rica, Egipto, Irlanda o Yemen.



Astilleros Zamakona, S.A., construirá nueve nuevas unidades “supply” para la compañía de salvamento Vicking Offshore Services.

El “Don Inda” y su gemelo llevan los números de construcción 618 y 619 respectivamente, aunque la cartera de pedidos del astillero se alarga hasta el año 2009 con el número 650. Este número corresponde a la empresa de salvamento y de asistencia a la industria petrolera y gasística del mar del Norte Vicking Offshore Services, que ha encargado a Astilleros Zamakona una flota de nueve buques *supply*. Entre los clientes habituales del astillero vizcaíno, especialmente en remolcadores, se encuentran armadores españoles y extranjeros, así como autoridades portuarias.

del mar. Otro UT 512 es el moderno “Abeille Bourbon”, construido en astilleros noruegos en 2005 y con un *bollard pull* 200 toneladas, aunque en este caso se trata de un UT 512 exclu-

sivamente destinado al remolque de altura y sin las especificaciones anti-contaminación del Coastguard noruego. En estos dos buques se prueba la citada flexibilidad del diseño UT.



Construido en 2005, el “Abeille Bourbon” es un UT 512, con *bollard pull* de 201 Tm.



Diseño UT 722 L en el “Far Senior”, de la naviera noruega Farstad Shipping ASA.



Equipo propulsor principal del BS "Don Inda" antes de su montaje.

La elección

La experiencia es un valor sólido a la hora de elegir un buque que debe hacer frente a los mares más violentos y ser capaz de manejar con firmeza un buque tanque sin gobierno, a la deriva a pocas millas de la costa, y quizás cargado con 300.000 toneladas de crudo pesado. Por esa razón, los adjudicatarios por parte de Ministerio de Fomento, en noviembre de 2004, del diseño definitivo y de la construcción del "Don Inda" y de su gemelo fueron los **Astilleros Zamakona**, ubicados en Santurce y asociados con el grupo británico **Rolls Royce Marine**.

El modelo de buque que más se aproximaba a las especificaciones de Salvamento Marítimo era el **UT Design 722 L**, sobradamente probado

desde su entrada en la escena internacional a comienzos del siglo XXI y bien conocido a través de unidades como el "Bourbon Crown", el "Far Señor" o el "Haroldo Ramos", los tres, sendos modelos del UT 722 L. Solamente debería adaptarse el UT 722 L a las **concretas necesidades de Salvamento Marítimo**, lo que fue llevado a cabo gracias a un fructífero trabajo de equipo en el que participaron sus técnicos, junto con los de Rolls Royce y de Zamakona.

La presencia de Rolls Royce en el desarrollo del buque obedece a las **políticas de fusiones** llevadas a cabo por las **grandes empresas europeas de ingeniería**. Detalle que merece la pena mencionar ya que muestra el *pedigree* insertado en los genes del "Don Inda" y de su hermano gemelo.

La presencia de Rolls Royce en el proyecto del buque y en su equipamiento ha sido muy positiva

La historia arranca en el año 1828 de la mano de un hábil fundidor de campanas para iglesias y vecino de la laboriosa ciudad británica de Sheffield. El buen hacer de Samuel Vickers le catapultó hacia la diversificación en el campo de la construcción naval al adquirir, a comienzos del siglo XX, los Astilleros Barrow y su filial de armamento de guerra Maxim. Con el paso de los años, la industria mecánica inglesa alcanzó sus momentos de mayor gloria, con Vickers haciéndose en 1911 con el control de la fábrica de automóviles Wolseley y con una fuerte apuesta de la empresa por la industria de la aeronáutica civil y militar.

Avanzado el siglo, el **grupo Vickers** estaba **presente en el mundo de la ingeniería mecánica**, de la aviación, de los **astilleros**, de la electricidad y de los ferrocarriles, participando también en el sector de la artillería tras la adquisición de la empresa de armamento Armstrong.

Hacia 1986, la multinacional formaba el núcleo duro de British Aerospace a través de su división Vickers Defensa y continuaba absorbiendo empresas, como la dedicada a la automoción de competición (Cosworth), la especializada en **propulsión de buques** mediante hidrojets (la sueca **Kamewa**) y, finalmente, en el año 1998, la prestigiosa **ingeniería noruega Ulstein**.

Ese año de 1998 marca el final de la aventura iniciada en 1828. Las nacionalizaciones llevadas a cabo por el gobierno británico en la industria aeroespacial terminaron con el poderío de Vickers al caer en manos de Rolls Royce. En el año 1999, la mítica marca inglesa de automoción era ya un **gigante en el mundo de los motores**, especialmente en el de las turbinas de aviación. Rolls Royce se había desprendido de su sección de automóviles, vendiendo esa rama de su actividad a la alemana Volkswagen (actualmente los automóviles Rolls Royce pertenecen al grupo BMW). Al adquirir el conglomerado de Vickers, Rolls Royce se hacía también con la ingeniería de los buques UT Design y relanzaba la producción noruega. De ahí que el **"Don Inda"** sea el **producto de la más alta ingeniería noruega, sueca y británica, complementada con la española aportada desde los Astilleros Zamakona**.



Pruebas de potencia de tiro a punto fijo del BS “Don Inda” realizadas en la antedársena del puerto de Bilbao.

El sistema de construcción escogido fue el del soldado de dos grandes bloques independientes

Construcción

El sistema de construcción escogido para el “Don Inda” fue el de **bloques independientes** y el día 25 de mayo de 2005 estaba ya conformado el primero de ellos en las explanadas adyacentes a las gradas de Zamakona. Las distintas piezas del rompecabezas se completaban a mediados de septiembre y el 24 de noviembre de 2005 se terminaba la estructura del puente, soldada a la obra viva el 2 de diciembre. Formado por dos grandes conjuntos, separados entre sí a popa del puente y una vez introducidas en el interior del casco las piezas de mayor tamaño (motores principales, ejes, maquinaria auxiliar), ambas partes fueron unidas el 31 de enero de 2006 recibiendo el buque las últimas capas de pintura el 13 de marzo. La **botadura** del “Don Inda” tuvo lugar el 28 de septiembre de 2006 a las 16:00 horas, en presencia de la **directora de Salvamento Marítimo, Pilar Tejo**.

El día 4 de octubre de 2006 realizó las **pruebas de tracción a punto fijo** en la antedársena del puerto de Bilbao y en las últimas semanas ha efectuado las **pruebas de mar**. La Autoridad Portuaria bilbaína instaló un noray a tal efecto y el buque obtuvo mediciones dinámométricas que coincidían con las especificaciones requeridas.

Juan Carlos ARBEX

ESFUERZO DE FOMENTO Y CAPACIDAD DE RESPUESTA INMEDIATA

El BS “Don Inda” **operará en las costas de Galicia y en la zona noroeste de la península, sin perjuicio de desplazarse a cualquier otro punto donde sean requeridos sus servicios**. Su capacidad de **respuesta inmediata** le capacita para acudir en breve plazo de tiempo hasta el lugar de un posible siniestro o amenaza, tanto si se encuentra en la Zona SAR internacional asignada a España, como en aguas limítrofes donde sea necesaria su presencia.

Siempre es importante recordar que la **Unión Europea mueve el 90 por 100 de su comercio exterior por mar**. La protección del medio ambiente marino ante el tráfico de mercancías peligrosas es

una apuesta firme del Ministerio de Fomento, como lo es en otros Estados de nuestro entorno. Por ejemplo, el Reino de Suecia se apresta en estas semanas a adjudicar la construcción de ocho buques de salvamento y lucha contra la contaminación. Una flota que intenta proteger las ya maltrechas aguas del mar Báltico, contaminadas y amenazadas por un intenso tráfico marítimo de hidrocarburos.

En otras latitudes, el desarrollo imparable de naciones como India y China, con una demanda en productos petrolíferos que se acelera de año en año, la demanda de este tipo de unidades no puede sino acrecentarse en los años ve-

nideros por el **aumento potencial del riesgo**.

Los buques “Don Inda” y su gemelo, gracias a su potencia a tiro fijo, maniobrabilidad y capacidad de recogida, podrán paliar los efectos de vertidos con productos contaminantes. Las previsiones que señala la Agencia Europea de Medio Ambiente, en referencia a temporales más esporádicos pero mucho más violentos por efecto de la acumulación de energía en el mar a causa del aumento de la temperatura de las aguas, tanto del Atlántico como del Mediterráneo, justificarían por sí solas el **esfuerzo realizado por el Ministerio de Fomento al poner en servicio ambos buques**.



El BS "Don Inda" en aguas de Galicia, escoltado por el BS "Luz de Mar".

Características

IMPORTANTE REFUERZO PARA LA FLOTA DE SALVAMENTO MARÍTIMO

A VALUABLE ADDITION TO THE SASEMAR FLEET

Summary: The "Don Inda" represents been a valuable addition to the Sasemar fleet. In line with Sasemar's specifications, the requirements for great strength, manoeuvrability and oil recovery capabilities led the Ministry for Development to award the contract to the Zamakona Shipyard and a Rolls Royce-Ulstein design. The vessels are designed to provide emergency assistance and towing in any seas whatever the weather conditions and are equipped with floating arms, oil booms and skimming equipment to assist in oil recovery operations. An oil dispersant system is also installed. The Sasemar vessel is also designed to function as a support vessel for divers and fire-fighters as well as for the salvaging of buoys, anchors and drifting objects.

La incorporación del "Don Inda" ha supuesto un importante refuerzo para la flota de Salvamento Marítimo. Su potencia de tiro, maniobrabilidad y capacidad de recogida ha propiciado que el Ministerio de Fomento, a través de las especificaciones de Salvamento Marítimo, haya elegido Astilleros Zamakona para su construcción, con diseño Rolls Royce-Ulstein. Buque polivalente de asistencia y remolque en la mar en cualquier condición meteorológica, dispone de equipos de recogida de residuos de hidrocarburos por medio de brazos flotantes, barreras y "skimmers", y de aplicación de dispersantes. Capacitado también para funcionar como buque de apoyo en determinadas operaciones con buceadores, bomberos, etcétera, así como para el manejo de boyas, anclas, objetos a la deriva...

ELEMENTOS ESENCIALES

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

CAPACIDAD DE LOS TANQUES AL 100 POR 100

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

CLASIFICACIÓN

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

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

MAQUINARIA DE CUBIERTA

- Grúas: 2 x DREGGEN CRANE AS, tipo DK F 300, de 20 toneladas, con alcance máximo de 15 metros y mínimo de 3,7 metros. Operan el embarque y desembarque de cargas de contenedores de 10' y de 20'.
- Anclas: 2 x 3.060 Kg. Tipo Hall.
- Cabrestantes: 2 x Brattbraag / CMX 2210.
- Maquinilla de remolque a popa, de dos carretes tipo cascada para 1.700 metros de cable, de 83 milímetros cada uno, y capacidad de remolque de 307 toneladas de tiro y 350 toneladas al freno (Rauma Brattvaag).
- Maquinilla de remolque a proa de 100 toneladas de tiro (Rauma Brattvaag).
- Gancho de remolque tipo disk: FERRI. S - 1514 TN de 250 toneladas.
- Compresores arranque: ATLAS COPCO LT-20/30 KE BV. 2x61,2 m³/h a 30 bares.
- Compresor cubierta: ATLAS COPCO GR - 110/20 1x12,66 litros a 20 bares.
- Karm Fork: FERRI 500 Ton.
- Towing pins: FERRI 400 Ton.
- After “A” Frame: FERRI 100 Ton / 8 m.



"Skimmer" en acción al costado del BS "Don Inda".



Panel de controles en la planta motriz.



Grúa del "skimmer" tipo FRAN MOHN, modelo TransRec 150, con capacidad de bombeo de 400 metros cúbicos a la hora.



Equipos de comunicación y lucha contra incendios en el BS "Don Inda".



Equipos de lucha contra la contaminación a popa del BS "Don Inda".

Dispone de una autonomía de 9.000 millas náuticas

PLANTA DE PROPULSIÓN PRINCIPAL

El BS “Don Inda” está equipado con cuatro motores Diesel de fabricación noruega BERGEN (tipo B32:40L8P) que actúan en pareja sobre cada uno de los dos árboles. Cada motor entrega 4.000 kW de potencia máxima continua, con un total de 21.760 HP a 750 revoluciones por minuto. La propulsión está asumida por dos hélices de paso variable Kamewa Ulstein tipo FOD III P - 4100 N alojadas en tobera. Gobierno por dos timones activos tipo aleta flap desarrollados por Rolls Royce. Para ayudar a la maniobrabilidad, el buque dispone de dos hélices a proa de accionamiento eléctrico, una retráctil (Thruster RRM Kamewa TCNS 73/50 -180) y otra transversal convencional y super silenciosa (Thruster RRM Kamewa Ulstein TT2200 DPN - SSCP). En popa se sitúan otras dos hélices transversales similares a la emplazada a proa. Todas las hélices transversales son de paso variable, lo que garantiza la maniobrabilidad a velocidades de entre 1 y 2 nudos. Como maquinaria auxiliar, el “Don Inda” opera con dos generadores de cola AEM / SE 630S4 y 2.750 kW, además de otros cuatro generadores Volvo de potencias que oscilan entre los 1.480 kW y los 225 kW.

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



El BS “Don Inda” dispone de cuatro motores Bergen que suministran 21.760 HP de potencia total máxima continua (MCR) a 750 r.p.m.



Equipo de remolque.

EQUIPOS DE NAVEGACIÓN

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

Radar FURUNO modelo FAR-2827 de banda X,
Radar FURUNO modelo FAR-2837S de banda S,
Radar FURUNO modelo FAR-2127 BB conectado a sistema Sea-Daq,
2 Respondedores de Radar (SART) modelo RESCUER,
Radiogoniómetro (MF/HF) TAIYO modelo TD-C338MKIII,
Radiogoniómetro de VHF TAIYO modelo TD-L1620A,
Sistema de Identificación Automática (AIS) FURUNO FA-100,
Giroscópica TOKIMEK ES-160,
Compás satelitario FURUNO SC-110,
Compás magnético de bitácora TOKIMEK SH-165A-1,
Sistema de Gobierno Automático TOKIMEK tipo GYLOT,
2 Receptores DGPS FURUNO GP-90 / OP-20-33,
Sonda de navegación FURUNO FE-700,
Sistema ECDIS de Navegación y Cartografía Electrónica FURUNO modelo FEA-2107,
Sistema de anemómetro FURUNO CV-4F / RD-30,
Sistema VDR (Voyage Data Recorder) RUTTER modelo VDR-100G2,
Receptor Navtex FURUNO modelo NX-500,
Radiobaliza EPIRB Cospas-Sarsat KANNAD 406 WH,



Puente de mando del BS “Don Inda”.

Equipo de comunicaciones Inmarsat Fleet-77 SAILOR TT3064A,
Sistema de Video conferencia SONY,
Estación de Comunicaciones GMDSS SAILOR área A1, A2, A3 con duplicación, con radiotelefonía de 500 W,
Terminal de comunicaciones satelitarias IRIDIUM SAILOR SC-4000MK4, Radioteléfono VHF AM aéreo ICOM,
Sistema de Ordenes PHONTECH, modelo CIS-3101,
Radioteléfonos Portátiles de VHF ICOM modelo IC-M1V,
Sistema de recepción de sonidos externos PHONTECH modelo SR 8200,
Corredora DOPPLER FURUNO DS-80,
Sistema de Alerta y Seguridad (SSAS) FURUNO FELCOM-16

EQUIPOS DE RECUPERACIÓN DE VERTIDOS

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

Especificaciones:

- Dos brazos flotantes de recogida de 15 metros de longitud.
- Capacidad de bombeo de hidrocarburos de los dos brazos: 2 x 500 m³/hora.
- Capacidad de bombeo en descarga de tanques sumergibles: 4 x 100 m³/hora. Los tanques de decantación de hidrocarburos disponen de bombas de descarga con accionamiento hidráulico a 240 bares. Las máquinas de limpieza de agua a presión son del tipo Karcher HDS. El buque transporta 600 metros de barreras autoinflables Enviteam Uni-boom, de 1.000 milímetros de francobordo.

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

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

Especificaciones:

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

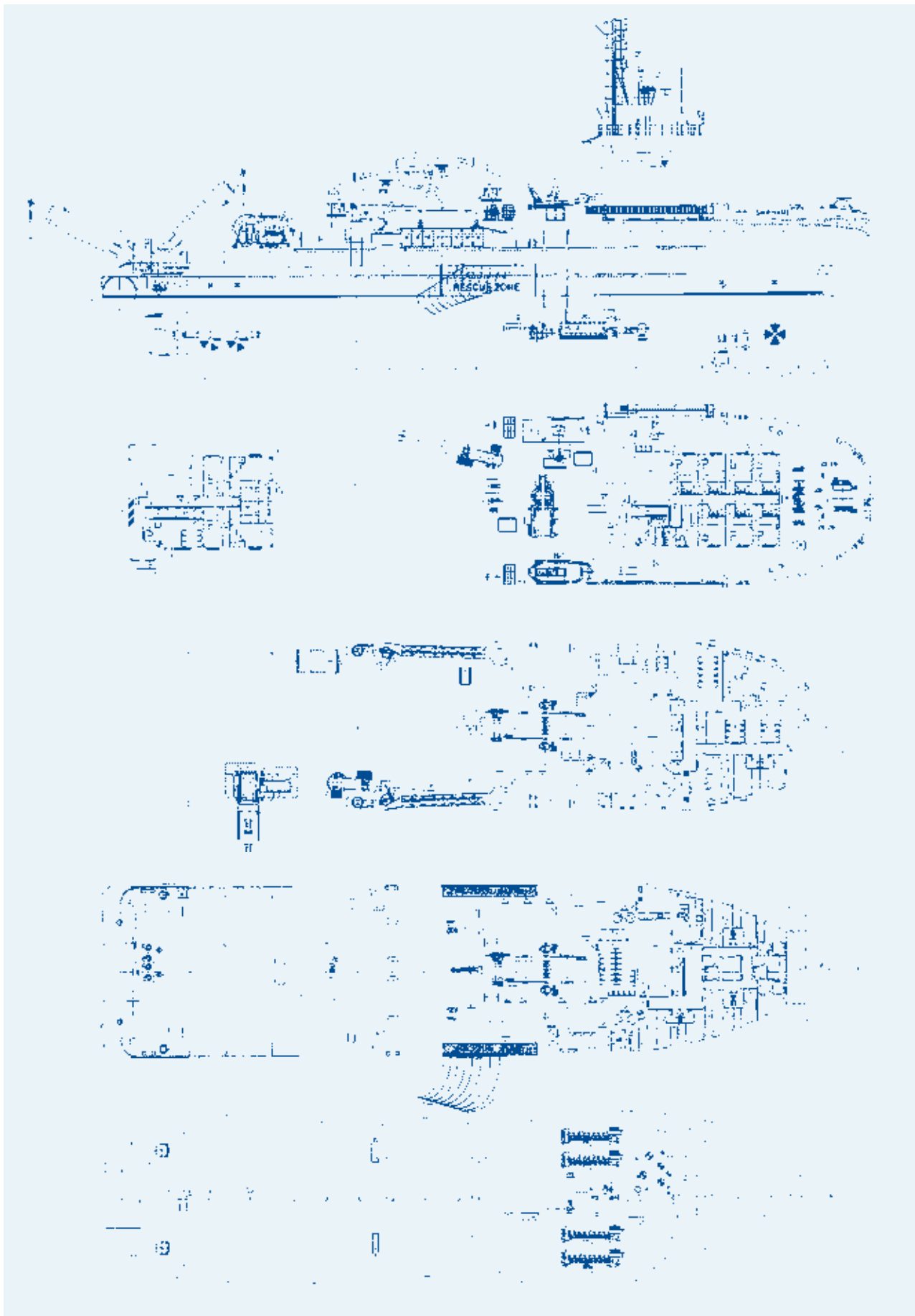


El BS "Don Inda" dispone de brazos flotantes para la recogida de hidrocarburos al igual que el BS "Luz de Mar".



Hasta 4.170 metros cúbicos de agua a la hora pueden accionar cada una de las dos bombas contra incendios del sistema Fire Fight (FI-FI) del buque. El agua es lanzada a una distancia de 160 metros y a 70 metros de altura.

Es capaz de dar asistencia en la mar en cualquier condición meteorológica





Construimos
el futuro
junto a ti

Más de cien años de experiencia en la gestión de servicios urbanos, construcción y cemento. Un compromiso constante con la calidad y la innovación.



FCC FOMENTO DE
CONSTRUCCIONES Y CONTRATAS, S.A.

www.fcc.es



**Enrique
Linde
Cirujano**
Presidente de la
Autoridad Portuaria
de Málaga:

**“Consolidamos
los tráficos
existentes y
aumentamos
los de
vehículos”**

ENRIQUE LINDE CIRUJANO
Chairman of the Port Authority of Malaga
“We are consolidating existing traffic and encouraging vehicle traffic”

A graduate of Law, Enrique Linde has extensive political experience dating back to 1979; as Town Councillor of Malaga, Chairman of the Malaga Council, Director General for Domestic Policy in national government, Civil Governor of Granada, Member of the Andalusian Parliament, Member of the executive council of the Junta de Andalucía and President of the Socialist Group in the Andalusian Parliament. Since April 1998, Enrique Linde has been Chairman of the Port Authority of Malaga promoting and subsequently overseeing one of the greatest transformations the port has ever seen.

Licenciado en Derecho, Enrique Linde cuenta con un extenso currículum político que comienza, sin interrupciones, en el año 1979. Concejel del Ayuntamiento de Málaga, presidente de la Diputación de esta provincia, director general de Política Interior en el Gobierno de la nación, gobernador civil de Granada, parlamentario andaluz, consejero de Gobernación de la Junta de Andalucía y presidente del Grupo Socialista en el Parlamento de Andalucía. Desde el mes de abril de 1998, Enrique Linde desempeña la Presidencia de la Autoridad Portuaria de Málaga, auspiciando el inicio y desarrollo posterior de una de las mayores transformaciones del puerto.

Pregunta: Desde 1998, el puerto de Málaga está inmerso en un proceso de reforma y expansión. ¿Qué dificultades ha encontrado en el camino y cómo pudieron vencerse para llegar a esta realidad?

Respuesta: La primera dificultad surgió con la búsqueda de un tráfico alternativo al petróleo, que abandonó el puerto en 2000. Esa búsqueda significaba también la creación de nuevos espacios e infraestructuras portuarias, porque además perdíamos muelles que se cedían a la ciudad en la operación puerto-ciudad. Esta operación también ha presentado dificultades, surgidas porque el puerto es parte intrínseca del centro histórico de la ciudad, y por la tensión que conlleva la creación de nuevos espacios urbanos en esta zona sensible de la ciudad. La alternativa ha sido el tráfico de contenedores, un mercado que aunque se preveía ya muy pujante en la zona, in-



troducirse en él planteaba muchísimas incógnitas.

P.- *¿Cuál es el papel del puerto en la configuración de una nueva ciudad?*

R.- Todo el borde portuario de la ciudad va a sufrir un cambio sustancial creando unos usos ciudadano-portuarios que en los casos de los muelles 1 y 2 componen una oferta lúdica, de ocio y cultural para el ciudadano de Málaga. En la avenida Heredia, se contempla un nuevo centro de negocios para Málaga capital; y en el extremo más occidental, en la Plataforma de San Andrés, un puerto deportivo y un gran espacio cultural que acogerá, entre otros, el nuevo Palacio de la Música de la ciudad.

P.- *El petróleo era un tráfico cautivo. ¿Cuál es, o debe ser, el nuevo tráfico cautivo para Málaga?*

R.- Actualmente, y tal y como se está comportando el negocio marítimo, no podemos hablar de tráfico cautivos. La propia pérdida del petróleo en Málaga viene a demostrarlo. Se trata, por lo tanto, de consolidar los tráfico ya existentes en graneles, contenedores y cru-

ceros, y tratar de aumentar el tráfico de vehículos, que es novedoso para el puerto de Málaga.

P.- *Los buques de crucero son cada vez mayores. ¿Estará Málaga preparada para recibirlos?*

R.- En el presente, el puerto de Málaga ya ofrece infraestructuras suficientes en calado y líneas de atraque para los grandes buques de crucero que la industria naviera está posicionando en el mercado. Además, con la nueva Estación Marítima, que en la actualidad se está construyendo y que se inaugurará en la primavera de 2008, el puerto de Málaga no sólo será capaz de seguir albergando grandes buques de crucero, sino que podrá facilitar su uso como puerto base, dadas nuestras privilegiadas comunicaciones por carretera, aire y ferrocarril, con la llegada del AVE a Madrid en 2007.

P.- *En cuanto a líneas regulares de mer-*

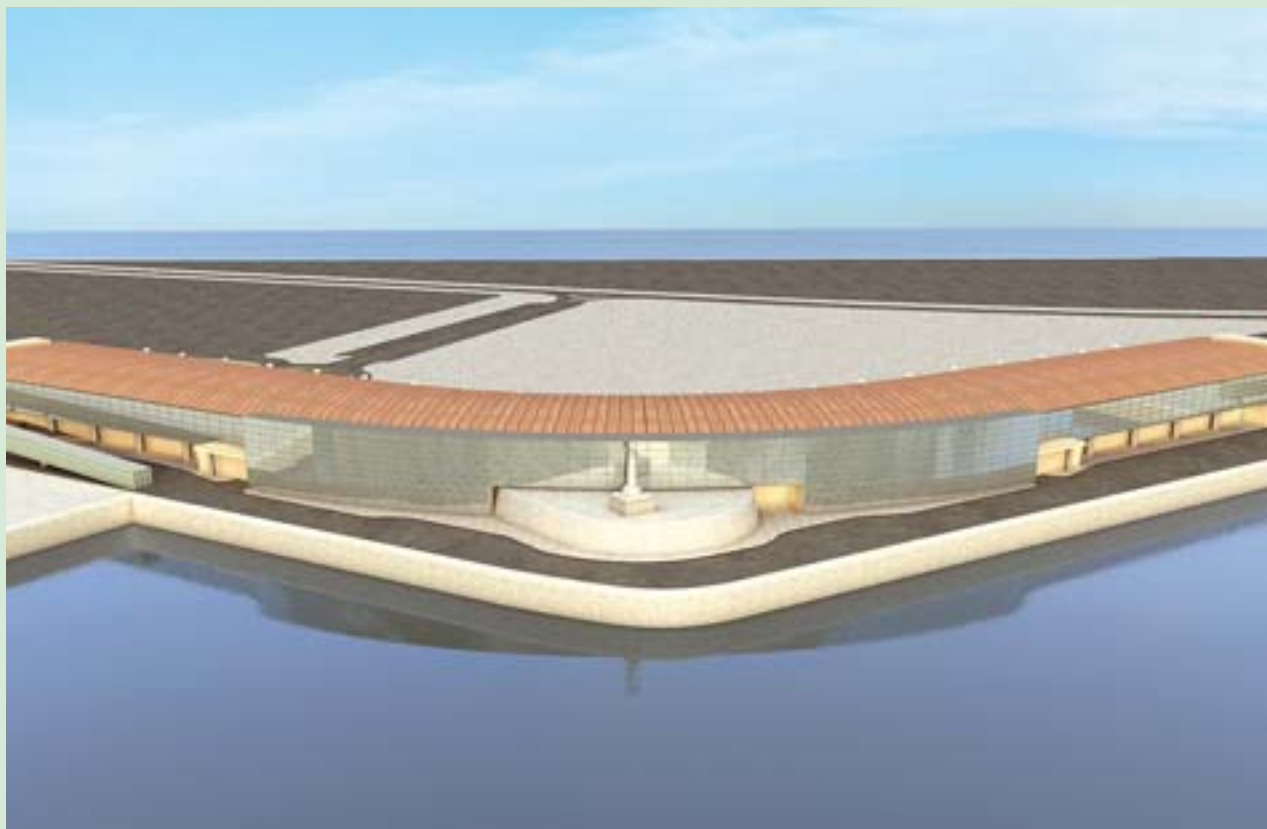
cancías, ¿cuál es la actual situación y sus perspectivas de futuro?

R.- En la actualidad hay servicios regulares de cabotaje a Melilla y Ceuta, y en tráfico de contenedores existen rutas semanales con el norte de Europa, Marruecos, África occidental, el Mediterráneo Occidental, Medio y Lejano Oriente, y la costa este de Sudamérica. Las perspectivas de futuro pasan por trabajar el Short Sea Shipping con la otra orilla del Mediterráneo, para lo cual se están estableciendo contactos con operadores del Magreb.

P.- *¿Confía en culminar la totalidad del Plan Especial antes del año 2010?*

R.- El cronograma con el que trabaja la Autoridad Portuaria permite pensar que, si no nos encontramos con más inconvenientes de los ya aparecidos, la totalidad de la operación puerto-ciudad estará finalizada en esas fechas.

El Plan Especial estará culminado en 2010



Aspecto exterior de la nueva terminal de cruceros de Málaga.



El puerto de Málaga desde las alturas de Gibralfaro.

*Las actuaciones urbanas se centran en los muelles 1, 2, 4 y la
Plataforma de San Andrés*

EL “PLAN ESPECIAL” CAMBIARÁ LA FISONOMÍA DE LA CIUDAD

“SPECIAL PLAN” CHANGES THE PHYSIOGNOMY OF THE CITY

Summary: Despite the setbacks suffered by the port of Malaga as a result of losing the oil tanker business in 2000, in just four years the port turned the figures round and business has now recovered. The lengthy process of attracting and consolidating other core areas such as cruise liners and containerised traffic, began with the “Special Plan” under which the Levant Dock was extended in 1998. A further set of measures, which will affect most areas of the port, are expected to provide a new urban space for the city with modern port facilities to meet the demands of 21st century traffic.

Después de la contrariedad que supuso para las actividades comerciales del puerto de Málaga la desaparición del tráfico de petróleo en el año 2000, en apenas cuatro años se han recuperado las, por este motivo, mermadas cifras de negocio. El imprescindible proceso de adaptación del puerto para captar y consolidar otro tipo de tráficos, como el de cruceros turísticos y el de contenedores, está en la base del necesario “Plan Especial” iniciado con la prolongación del Dique de Levante en el año 1998. Las actuaciones definitivas, que afectarán a la práctica totalidad del puerto, proporcionarán un nuevo espacio urbano a la ciudad y unas instalaciones portuarias a la altura de las necesidades del siglo XXI.



Diciembre de 1997 es una fecha clave en la reciente historia del puerto de Málaga. La Unión Europea, a través de su Dirección de Política Regional, anunciaba por entonces la aprobación de la ayuda financiera del FEDER (Fondo Europeo de Desarrollo Regional) para la construcción de un nuevo oleoducto que, desde Cartagena, abasteciera de crudo de petróleo a la refinería de Repsol emplazada en Puertollano (Ciudad Real). Con esta iniciativa, los días del viejo oleoducto Málaga-Puertollano estaban contados.

Revés financiero

Proyectado en el año 1960, el oleoducto que partía del puerto malagueño fue completado e inaugurado en octubre de 1965. La tubería recorría 265 kilóme-

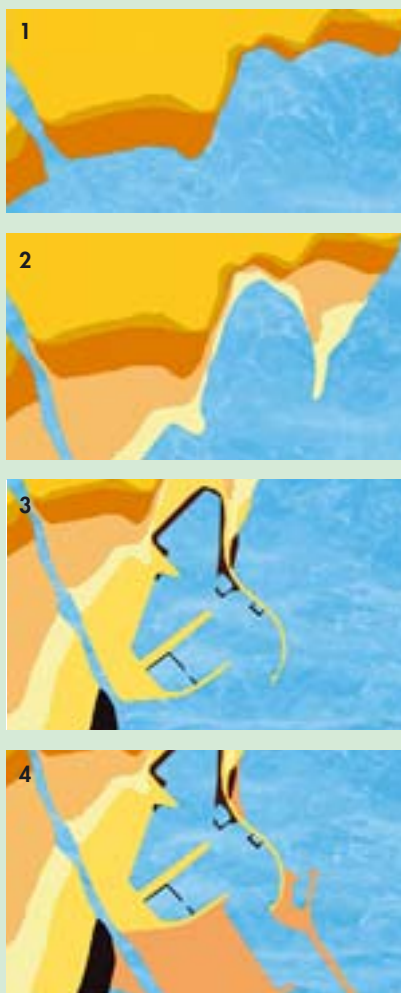
La inauguración del oleoducto Cartagena-Puertollano representa un cambio de rumbo para el puerto malagueño

tros y era capaz de transportar 2,5 millones de toneladas de petróleo al año, impulsadas por dos estaciones de bombeo emplazadas en la terminal de Málaga y en las cercanías de Montoro (Córdoba). Cerca del puerto de Málaga se construyeron diez grandes depósitos de petróleo, con una capacidad total de 120.000 metros cúbicos y un sistema de conducciones bajo el agua marina de 3,5 kilómetros de longitud que enlazaban la cabecera del oleoducto con la monoboya de atraque para los buques tanque de transporte. El oleoducto Málaga-Puertollano fue el primero de este tipo proyectado y construido en España con ingeniería nacional, sin contar el pequeño oleoducto de Rota construido por los Estados Unidos para abastecer la base militar aeronaval.

En los años siguientes a 1965, la ciudad de Málaga continuó creciendo y expandiendo su entramado urbano hasta abrazar las instalaciones petrolíferas,



Imagen del Dique de Levante, con la Terminal de Pasajeros en la mitad de su desarrollo.



Evolución del puerto de Málaga a través de la historia, desde la época árabe (1), el siglo XVIII (2), el siglo XX (3) y el futuro puerto (4).

con el riesgo potencial que semejante situación representaba para los habitantes de las nuevas barriadas. El nuevo oleoducto Cartagena-Puertollano, además de servir para sustituir unas instalaciones obsoletas, resolvía numerosos conflictos sociales y ambientales en la ciudad de Málaga. Porque la millonaria financiación europea del nuevo oleoducto Cartagena-Puertollano, también destinaba una importante partida financiera al desmantelamiento de la terminal de Málaga y la limpieza de aquellos suelos, contaminados por hidrocarburos después de treinta años de filtraciones y vertidos accidentales en terreno. De esta forma, se liberaban 184.000 metros cuadrados situados en plena ciudad, la mayoría de los cuales serían destinados a crear una zona verde en medio de un barrio congestionado.

Para el propio puerto de Málaga, sin embargo, ese beneficio ambiental, social y urbano, constituyó un serio revés financiero. En apenas unos meses y terminada la actividad petrolera, la cifra de negocios del puerto se recortó prácticamente a la mitad y los volúmenes anuales de movimiento de mercancías se redujeron drásticamente.

Rápido proceso de recuperación

Málaga fue siempre un puerto importador. Por sus muelles llegaban cereales y



Evolución del tráfico en el puerto de Málaga.



Málaga espera duplicar el número de cruceristas en los próximos años.

productos agroalimentarios, además de carbón, coque, fertilizantes y cemento. Con la explosión urbana de la Costa del Sol, los muelles siguieron siendo importadores, pero esta vez más centrados en la dolomía, los materiales de construcción y, evidentemente, el petróleo destinado a Puertollano.

Con el cierre de la terminal de Repsol, mantener la plena actividad del puerto y obtener nuevos tráficos fue objetivo prioritario desde el mismo momento en que se anunció la nueva situación. El primer movimiento compensador fue la prolongación del Dique de Levante en 1998. Esta ampliación, con un coste de 60 millones de euros cofinanciados por los Fondos europeos (FEDER), constituía la

base de partida de un plan mucho más ambicioso, el "Plan Especial". La obra del Dique de Levante proporcionó una línea de atraque de 614 metros con 20 metros de calado, además de habilitar una superficie sobre la que se está cons-

El Plan de Inversiones 2006-2008 suma unos 235 millones de euros a cargo de la Autoridad Portuaria, Junta de Andalucía e inversión privada

RELANZAMIENTO

El relanzamiento del puerto de Málaga ha quedado desbloqueado y en 2006 han dado comienzo las obras de remodelación de los muelles 1 y 2. Además, está construyéndose la nueva Estación Marítima para buques de crucero en el Dique de Levante y se está en pleno proceso de potenciación del tráfico de mercancía containerizada, gracias a la ampliación del Muelle 9 o polivalente, a lo que hay que sumar el nuevo tráfico comercial de vehículos en buques ro-ro

truyendo una gran Estación Marítima que impulsará claramente el puerto de Málaga hacia el tráfico de cruceros.

El esfuerzo comercial desplegado entre los años 2001 y 2005 ha obtenido resultados. En efecto, en cuatro años las cifras de negocio de la Autoridad Portuaria de Málaga crecieron el 49 por 100, igualando a las del año 2000. De las 11.249 GT que sumaron los buques entrados en el puerto en 2001, se pasó a las 27.434 GT en el año 2005. El tráfico de pasajeros de la línea Málaga-Melilla, creció el 33,40 por 100. El número de cruceristas desembarcados en Málaga subió desde los 127.689 pasajeros de 2001 a los 204.535 del año 2005, con el 145 por 100 de aumento y en medio de una progresión constante.

Como resumen final del rápido proceso de recuperación experimentado por el puerto, las 1,9 millones de toneladas movidas en 2001 se han transformado en los 4,7 millones de toneladas del año 2005.

El Plan de Inversiones 2006-2008 a cargo de la Autoridad Portuaria, Junta de Andalucía e inversión privada suma unos 235 millones de euros.

Un nuevo espacio urbano

Cuando culminen las obras en curso o a punto de comenzar, Málaga contará con dos nuevas "avenidas" instaladas al borde del mar, ejemplo de los beneficiosos resultados que proporciona la integración puerto-ciudad. El Muelle 1 se



Proyecto de actuaciones en el Muelle 1. Muelle de la Farola.



Descarga de vehículos en los muelles ro-ro.



Maqueta mostrando el "Palmeral de las Sorpresas" que ocupará el Muelle 2.

transformará en una zona de ocio donde convivirán la restauración, la venta de libros y discos, el pequeño comercio y los espacios lúdicos, junto con áreas culturales representadas en los 4.000 metros cuadrados que han sido reservados para titularidad pública y cuyo contenido se definirá en los próximos meses.

Entre 2001 y 2005, el tráfico total ha pasado de 1,9 hasta 4,7 millones de toneladas

El proyecto, denominado "Marina de la Farola", de los arquitectos Pau Soler y Miguel Rodríguez, contempla habilitar aparcamientos con capacidad para mil automóviles y un paseo marítimo que bordea el mar y atraques destinados a yates y embarcaciones deportivas de más de 30 metros de eslora. La empresa concesionaria de las actuaciones en el Muelle 1, la malagueña empresa UDISA, tiene prevista una inversión total de 36,7 millones de euros.

El Muelle 2 es fruto del Concurso Internacional de Arquitectura, cuyos ganadores fueron los arquitectos Jerónimo Junquera y Liliana Obal con su proyecto "El Palmeral de las Sorpresas". Escuetos y discretos edificios que no alteren el aspecto ajardinado del muelle, como son una pequeña terminal de pasajeros, el Museo del Puerto y el Aula del Mar, se encontrarán enlazados entre sí por pér-



Dos imágenes de la nueva Terminal de Pasajeros que se levantará en el Dique de Levante.

golas lineales y sumergidos en un entorno de palmeras y elementos acuáticos. La inversión anunciada asciende a más de 18 millones de euros, aportados por la Junta de Andalucía.

Tanto las instalaciones del Muelle 1 como las del Muelle 2 tienen prevista su inauguración en la primavera de 2008. No son éstas las únicas cesiones de espacios al entramado urbano de Málaga: en la Plataforma de San Andrés se ceden 33.000 metros cuadrados para albergar el Auditorio de la Música de la ciudad. También se prevé la edificación del Instituto Oceanográfico, que será trasladado desde sus actuales instalaciones en Fuengirola. Para esta misma zona se convocará un concurso para la explotación de un nuevo puerto deportivo con 650 amarres previstos.

La nueva Estación Marítima podrá acoger 560.000 pasajeros al año

Al mismo tiempo, como parte integral del desarrollo urbano de Málaga, en el Muelle de Heredia o Muelle 4 se remodelarán cerca de 67.000 metros cuadrados. Serán demolidos los edificios existentes, se cederá espacio para nuevos viales de tráfico rodado y se construirán edificios de oficinas equi-



La terminal de contenedores en el Dique de Poniente, en pleno proceso de ampliación.



La terminal de contenedores en el nuevo Muelle 9, en pleno proceso de ampliación.

pados con 500 plazas de aparcamiento. El conjunto estará rodeado por avenidas y espacios ajardinados.

El presupuesto total de esta concreta intervención es de 33 millones de euros.

La terminal de contenedores quedará finalizada en julio de este año

Dotaciones

Las otras actuaciones del "Plan Especial" se centran en la ampliación y modernización de las actuales

instalaciones, tomando como base la prolongación del Dique de Poniente y el Muelle 9. Si bien se continúan implementando las siguientes fases de modernización y ampliación hasta que se completen 400.000 metros cuadrados de superficie en julio de este año, con 822 metros lineales de atraque, 145 metros de muelle ro-ro y 16 metros de calado.

Hasta la fecha, el muelle se ha venido utilizando exclusivamente para el tráfico de contenedores, alcanzándose a finales de 2004 casi los 100.000 TEUs. El pasado 10 de abril comenzó a funcionar la cuarta grúa Postpanamax en la terminal, esperándose completar el equipamiento con tres grúas más.

La terminal de contenedores en el Dique de Poniente quedará finalizada en julio, momento en que se esperan alcanzar los 850.000 TEUs de movimiento, después de realizada una inversión de 110 millones de euros. En el Muelle 9 seguirá operando el servicio semanal para transporte de vehículos y carga rodada que emplea cuatro buques de 164 metros de eslora y capacidad para transportar unos 2.500 vehículos.

Juan Carlos ARBEX

ACTUACIÓN ESTRELLA

Una de las actuaciones estrella del "Plan Especial" es la nueva Estación Marítima que se instalará en el Dique de Levante. Tendrá una superficie total de 13.700 metros cuadrados, constará de dos alturas y dispondrá de dos atracaderos, norte y sur, para dar servicio simultáneo a dos buques de crucero. Será capaz de atender a 5.000 pasajeros desembarcados al tiempo, ya que la capacidad del edificio supera los 560.000 pasajeros anuales. Una cifra que dobla el actual movimiento anual de cruceristas en Málaga, estimado en torno a los 200.000 turistas. El presupuesto de la Terminal ronda los 21,3 millones de euros y posibilitará que el puerto de Málaga se convierta en puerto base de cruceros por el Mediterráneo, norte de África y Caribe.

La apuesta por este modelo de turismo complementa la oferta de la vecina Costa del Sol, ofreciendo todo tipo de facilidades para que los visitantes desembarquen en el corazón de la ciudad a lo largo de confortables avenidas equipadas con instalaciones culturales y centros comerciales, preámbulo de una ciudad que se esfuerza por recuperar su centro histórico y monumental.



La seguridad en mar se prepara en tierra

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

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



For the benefit of business and people

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

Calidad • Seguridad y Salud • Medio Ambiente • Responsabilidad Social

GRUPO BOLUDA

CORPORACIÓN MARÍTIMA

www.grupoboluda.com



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

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

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

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

Durante la presente legislatura y con la incorporación del "Luz de Mar"



La ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, se reunió con la tripulación del buque polivalente "Luz de Mar", incorporado a los medios aeromarítimos de Salvamento Marítimo en Canarias, que han recibido un gran impulso gracias al Plan Nacional de Salvamento 2006-2009.

FOMENTO DUPLICA LAS UNIDADES DE SALVAMENTO MARÍTIMO EN CANARIAS

MINISTRY FOR DEVELOPMENT DOUBLES THE NUMBER OF COASTGUARD VESSELS IN CANARIES

Summary: The Minister for Development, Magdalena Álvarez, met in Tenerife with the crew of the "Luz del Mar", the lifeboat added to the Canary rescue fleet last December under the National Marine Safety Plan (PNS) 2006-2009. This polyvalent vessel was the latest addition to the air, maritime and anti-pollution units deployed by Salvamento Marítimo in the Canary Islands under the Ministry for Development and which under this government have doubled in number from 8 to 17 (an increase of 112%).

La ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, se ha reunido en Tenerife con la tripulación del buque "Luz de Mar", incorporado a la flota de Salvamento Marítimo en Canarias a mediados de diciembre gracias al Plan Nacional de Salvamento Marítimo (PNS) 2006-2009. Este buque polivalente viene a sumarse a las unidades aéreas, marítimas y de lucha contra la contaminación de Salvamento Marítimo del Ministerio de Fomento en Canarias que durante esta legislatura se han duplicado (un aumento del 112 por 100, pasando de 8 a 17).

El "Luz de Mar" dará servicio a toda el área marítima del archipiélago. Como buque polivalente permite incrementar la seguridad en la mar en **tres niveles**:

- En el salvamento de personas.
- En la lucha contra la contaminación marina, ya que posee capacidad de recogida de residuos en la mar, que hasta ahora no existía en Canarias.
- En el remolque de buques y otras operaciones marítimas.

Mayor dotación

El Ministerio de Fomento viene intensificando desde 2004 la dotación de medios destinados a cubrir la zona

SAR Canaria para dar una mejor respuesta a la inmigración irregular. Esta zona SAR (Search and Rescue, búsqueda y salvamento en castellano) abarca una superficie marina de un millón de kilómetros cuadrados, con distancias de hasta quinientas millas desde la costa. Durante **2006, Salvamento Marítimo ha asistido a un total de 30.515 inmigrantes en 605 emergencias en toda España.**

El "Luz de Mar" será también una pieza importante en la cobertura de la **"Zona Marina Especialmente Sensible"** tras la designación como tal de las aguas canarias por la Organización Marítima Internacional (OMI). Este logro del Gobierno, que ha concluido con la entrada en vigor de los

Magdalena Álvarez sostuvo un encuentro en Tenerife con la tripulación del buque polivalente que incrementa la seguridad marítima en las islas

nuevos Dispositivos de Separación de Tráfico entre Tenerife y Gran Canaria y entre Gran Canaria y Fuerteventura desde el pasado 1 de diciembre, permite la mejora en la seguridad y

en la protección del medio ambiente marino canario.

Características

Entre las características del "Luz de Mar" destacan sus 56 metros de eslora, 124 toneladas de tiro y 10.300 caballos de potencia. Tiene capacidad de recogida de residuos en la mar por medio de tangones y bombas de aspiración para su posterior almacenamiento y decantación, en los tanques de **287 metros cúbicos**, dedicados al efecto.

Puede funcionar como **buque de apoyo** en determinadas actuaciones en las que intervengan equipos ajenos a la dotación del buque (buceadores, extracciones de restos, etcétera).

Incorpora también un servicio de lucha contra incendios, por medio de cañones de agua situados en la parte más alta del buque, y puede actuar en buques en situación de emergencia bien remolcando, empujando, etcétera, por ser capaz de realizar una maniobra eficaz a cualquier velocidad.

Está dotado para la lucha contra la contaminación marina, ya que posee capacidad de recogida de residuos en la mar, que hasta ahora no existía en el archipiélago

SUSTANCIAL MEJORA DE LOS MEDIOS EN EL ARCHIPIÉLAGO

El buque "Luz de Mar" es uno de los tres buques polivalentes de lucha contra la contaminación y salvamento que el Ministerio de Fomento ha construido en la presente legislatura en España. Un cuarto buque polivalente se está ultimando en astillero. Es la primera vez que Salvamento Marítimo cuenta con buques polivalentes en propiedad y con dedicación exclusiva. Con estas tres unidades ya operativas, Salvamento Marítimo ha multiplicado por 30 su capacidad de recogida de residuos en la mar, que en 2004 era de 80 metros cúbicos, ahora es de 2.430 metros cúbicos y en 2009 será de 7.300.

El Plan Nacional de Salvamento (PNS) 2006-2009, aprobado el 5 de mayo de 2006 en el Consejo de Ministros, está dotado con 1.022 millones de euros (515 millones para inversión en nuevos medios). El Ministerio de Fomento destina casi el **20 por 100 de las inversiones en Canarias (100 millones de euros)**, a lo que se suman otros 100 millones para operación y mantenimiento de estos medios. Actualmente el archipiélago cuenta con más del doble de unidades marítimas y aéreas que en 2004, con un incremento del 112 por 100.

Durante la presente legislatura se han puesto en marcha actuaciones que han permitido una sustancial mejora de los medios en Canarias:

- **Seis nuevas Salvamares.** Con lo que el total de Salvamares es ahora diez, el doble que en la anterior legislatura, ya que una de las nuevas sustituyó a una antigua.

- **Un avión fletado** a la espera de que entre en servicio en 2007 un avión de ala fija propio (anteriormente no existía este tipo de medio).
- **Un buque polivalente** de salvamento y lucha contra la contaminación marina (en la anterior legislatura no había).
- Una base estratégica para el almacenamiento y gestión de material de salvamento y lucha contra la contaminación (se está acondicionando la base provisional de Los Llanos, que comenzará a operar en febrero hasta que la definitiva se instale en el futuro puerto de Granadilla).
- **Una base operativa** con equipos de actuación subacuática (en abril de 2004 no había bases).

Medios	2004 Enero 2009 2007		
Buques polivalentes/ Remolcadores	2	3*	2
Aviones	0	1	1
Helicópteros	1	1	2
Salvamares / Embarcaciones rápidas polivalentes ~ 25-30 m	5	10	11
Bases estratégicas almacenamiento	0	1	1
Bases subacuáticas	0	1	1
TOTAL	8	17	18

(*) En la actualidad hay contratado de manera específica un remolcador más para dar cobertura a los casos de pateras.

Islas Canarias

FOMENTO PROTEGE LAS ZONAS MARINAS MÁS SENSIBLES



Capitanía Marítima y Centro de Coordinación de Salvamento de Tenerife, desde donde se llevan a cabo las “Medidas de Protección Asociadas” de esta zona de navegación.

PARTICULARLY SENSITIVE SEA AREAS PROTECTED BY MINISTRY FOR DEVELOPMENT

Summary: The Ministry for Development, through the Maritime Captaincies of Las Palmas de Gran Canaria and Tenerife, under the General Directorate of the Merchant Marine and in conjunction with the Maritime Rescue Co-ordination Centres in these two cities, dependant in turn on the Spanish Marine Safety Agency (Sasemar) have put into practice a series of associated protective measures adopted by IMO in the designated Canary Island Particularly Sensitive Sea Area. The measures include the establishment of a Traffic Separation Scheme between Tenerife and Grand Canary and between the latter and Fuerteventura; the monitoring of tankers carrying heavy fuels through these waters and Five Areas to be avoided for their great natural and biological wealth.

El Ministerio de Fomento, a través de las Capitanías Marítimas de Las Palmas de Gran Canaria y Tenerife, pertenecientes a la Dirección General de la Marina Mercante, y los Centros de Coordinación de Salvamento Marítimo en estas dos ciudades, dependientes de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, llevan a cabo las nuevas “Medidas de Protección Asociadas”, aprobadas por la OMI, en la denominada Zona Marítima Especialmente Sensible (ZMES) de las islas Canarias. A través de las mismas se da luz verde a los Dispositivos de Separación del Tráfico Marítimo entre Tenerife y Gran Canaria y entre Gran Canaria y Fuerteventura; se controlan los petroleros que transporten por sus costas hidrocarburos pesados y se prohíbe el tráfico de buques en cinco zonas de gran riqueza natural y biológica del archipiélago.

El Ministerio de Fomento consiguió que el 53º Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional (OMI), máximo organismo mundial competente en este ámbito, designase a las islas Canarias como **Zona Marina Especialmente Sensible (ZMES)**. Una ZMES, según la normativa de la OMI, es aquella que debe ser objeto de protección especial en atención a su importancia por motivos ecológicos, socio-económicos o científicos reconocidos ya que su medio ambiente puede sufrir daños como consecuencia de las actividades marítimas. Durante su tramitación, el Ministerio de Fomento ha acreditado ante la OMI que las islas Canarias cumplen esos criterios.

El archipiélago ha obtenido así la condición de ZMES junto con las islas Galápagos y el mar Báltico, equiparándose a otras áreas ya reconocidas por la OMI como la Gran Barrera de Coral de Australia, los cayos de Florida o los arrecifes de Camagüey en Cuba, y las aguas de Europa occidental que incluyen el mar Cantábrico y las costas y bancos de pesca de Galicia.

Las nuevas medidas reguladoras y de organización del tráfico marítimo con las que el litoral del archipiélago canario no contaba hasta ahora incluyen:

- Nuevo **sistema de notificación obligatoria para buques** en el perímetro de la Zona Marítima Especialmente Sensible de islas Canarias (CANREP).

- Nuevo **Dispositivo de Separación de Tráfico Marítimo (DST)** entre las islas de Tenerife y Gran Canaria y entre Gran Canaria y Fuerteventura, con dos vías de circulación, una Zona de Precaución y zonas de navegación costera.

- Zona de navegación a evitar en **isla de Lanzarote**.

- Zona de navegación a evitar en **isla de Tenerife**.

- Zona de navegación a evitar en isla de **Gran Canaria**.
- Zona de navegación a evitar en isla de **La Palma**.
- Zona de navegación a evitar en isla de **El Hierro**.

La ZMES de islas Canarias fue aprobada en principio por el Comité de Protección del Medio Marino de la OMI en su 51º periodo de sesiones, en abril de 2004, que decidió también remitir al Subcomité NAV las medidas de protección asociadas propuestas por el Ministerio de Fomento para su examen. Tal propuesta contenía tres tipos de medidas asociadas para la regulación del tráfico marítimo y la protección del ecosistema marino insular de la ZMES de las islas Canarias, que son las siguientes:

- **Obligación de notificación** a las autoridades marítimas de aquellos buques tanque mayores de 600 toneladas de peso muerto que transporten hidrocarburos pesados a la entrada y salida de la ZMES.
- Ordenación del tráfico marítimo mediante el establecimiento de **dos Rutas de Navegación** para los buques en tránsito por la ZMES, que discurren al este y al oeste de la isla de **Gran Canaria**, en rumbos equidistan-



Dispositivo de Separación de Tráfico de las islas Canarias. Ruta Oriental.

tes entre las costas de dicha isla y las de **Fuerteventura** y **Tenerife** respectivamente.

- El establecimiento de **Zonas a Evitar** donde la navegación está prohibida para los buques en tránsito por la ZMES y sólo permitida, con determinadas condiciones, a la pesca artesanal y al tráfico marítimo interinsular.

El Comité de Seguridad Marítima se reunió en mayo de 2006 y, tras su adopción, las nuevas medidas entraron en vigor el **1 de diciembre de 2006**, permitiendo así la completa implementación de las mismas.

Entran en vigor las nuevas medidas para preservar el medio ambiente en el archipiélago



El "Luz de Mar" está operativo en las islas Canarias desde mediados de diciembre.

Los DST

La situación geográfica del archipiélago Canario hace que sus aguas sean paso obligado de las **grandes rutas oceánicas entre Europa, África y Asia**, así como de todos aquellos buques que procedentes de puertos del Mediterráneo tienen su destino en puertos de América Central y América del Sur. Solamente en lo que se refiere al tráfico de hidrocarburos, se estima que cruzan anualmente las aguas españolas en las islas Canarias un promedio de **1.500 buques tanques de gran tonelaje**, al ser la ruta habitual que une los puertos europeos con los yacimientos petrolíferos del golfo Pérsico, Nigeria, etcétera. Por la posición geográfica de las diferentes islas que forman el archipiélago, dicho tráfico discurre a través de las zonas marítimas entre las islas de Tenerife y Gran Canaria y entre ésta y la de Fuerteventura.

Para evitar los riesgos de colisión derivados de las situaciones de cruce de las derrotas de los buques en tránsito a través del archipiélago canario y de los

La OMI ha designado las islas como “Zona Marina Especialmente Sensible”

buques que realizan tráfico interinsular, se han diseñado **dos Dispositivos de Separación de Tráfico (DST)**, situados entre las islas mayores, denominados **Ruta Oriental** y **Ruta Occidental**, respectivamente. Estos dispositivos de separación del tráfico permitirán regular el tráfico de buques en la zona para una navegación más segura y fluida.

Cada uno de estos DST cuenta con:

- Dos vías de **circulación** de tres milla de anchura, en sentidos norte y sur respectivamente, para canalizar el tráfico en tránsito a través del archipiélago.



Zona a Evitar isla de Lanzarote (Reserva de la Biosfera).

Área comprendida dentro de la ZMES de islas Canarias entre los meridianos de longitud 013°15',00 W y 013°39',00 W y los paralelos de latitud 29°07',00 N y 29°30',00 N.



Dispositivo de Separación de Tráfico de las islas Canarias. Ruta Occidental.

- Una zona de **separación** de tráfico intermedia de dos millas de anchura.

- Una zona de **precaución** que conforma un rectángulo insertado en las vías de circulación por donde se efectuará el cruce del tráfico en tránsito y el tráfico interinsular.

- Dos zonas de **navegación** costeras para tráfico local.

Las **ayudas a la navegación** actualmente existentes en la zona se consideran **suficientes** para posibilitar que los buques determinen su posición con la precisión que requiere el cumplimiento del **Reglamento Internacional para prevenir los abordajes**, que debe ser observado por los buques al paso por los dispositivos. Los buques en tránsito a través de los nuevos Dispositivos de separación de tráfico podrán notificar su entrada y salida de los Dispositivos a través del **CRCS de Las Palmas** (Ruta Oriental) o del **CRCS de Tenerife** (Ruta Occidental), ambos dependientes de la **Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima del Ministerio de Fomento**.

La **Dirección General de la Marina Mercante** sancionará las infracciones cometidas por los buques en los **nuevos Dispositivos** de conformidad con la Ley 27/92 de Puertos

La Dirección General de la Marina Mercante y la Sociedad de Salvamento Marítimo controlan los petroleros que transportan hidrocarburos pesados en las costas canarias

costeras debido, entre otros, al aumento de tráfico marítimo y a la contaminación que tal actividad comercial conlleva. Los vertidos de hidrocarburos, productos químicos, de basuras y los restos de artes pesqueras abandonados a la deriva, afectan en gran medida a los recursos pesqueros, ambientales, turísticos y costeros de las islas.

Para evitar los **riesgos de vertidos y contaminación** que se puedan producir en determinados espacios marinos de gran sensibilidad ecológica, se ha establecido como medida

más adecuada la determinación de cinco "Zonas a Evitar", como medida de ordenación del tráfico marítimo, en las cuales la navegación queda prohibida o extremadamente restringida. Estas **Zonas a Evitar** son las siguientes:

- **Isla de Lanzarote** (Reserva de la Biosfera).
- **Isla de Tenerife** (Zona de cría de cetáceos).
- **Isla de Gran Canaria** (Zona de cría de cetáceos).
- **Isla de La Palma** (Reserva de la Biosfera).

• **Isla de El Hierro** (Reserva de la Biosfera).

Con objeto de dotar a los Centros del equipamiento necesario para asumir las nuevas funciones, se decidió proceder a la **completa renovación del equipamiento existente en los Centros de Coordinación de Salvamento de Tenerife y Las Palmas**.

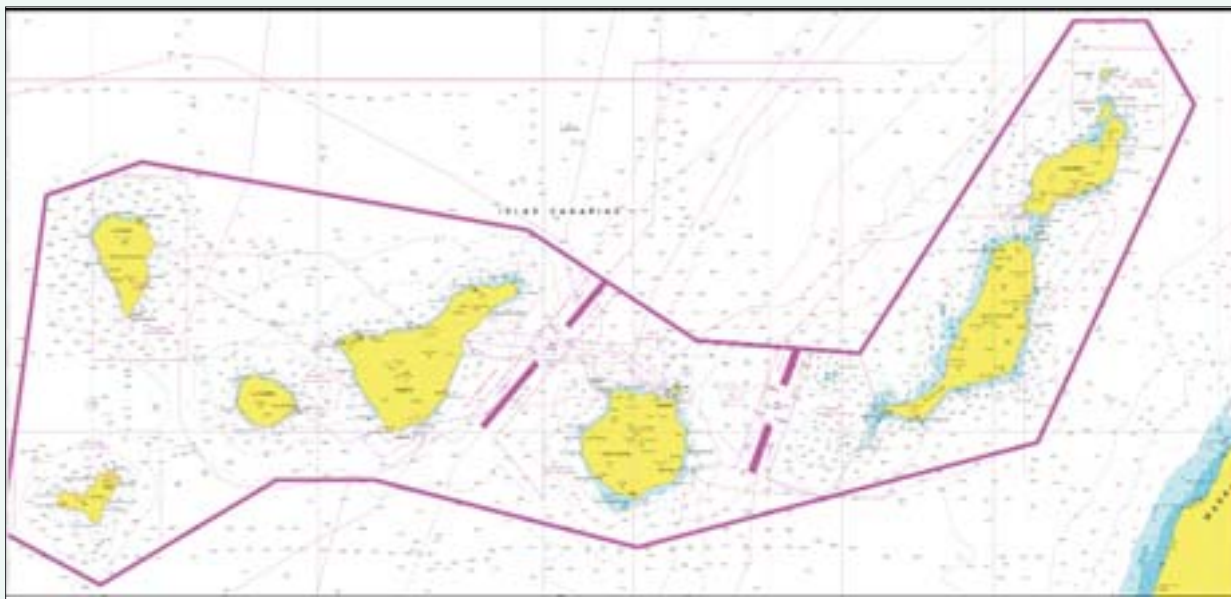
Los buques que transporten hidrocarburos u otras cargas peligrosas a granel con destino o procedencia de algún puerto de las islas Canarias, situados dentro de alguna de las zonas a evitar o que tengan que atravesarlas para poder acceder a los mismos, deberán atravesarlas en el menor tiempo, todo ello sin menoscabo de las **medidas de seguridad marítima y de la navegación** que sean determinadas por las autoridades marítimas.

NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA PARA LOS BUQUES

El nuevo **Sistema de Notificación Obligatoria** en la ZMES de islas Canarias pretende cumplir varios objetivos relacionados con la seguridad de la navegación y la prevención de la contaminación en esa zona marítima. La notificación de entrada y salida de la zona será **obligatoria para los buques que transporten mercancías contaminantes como hidrocarburos pesados**, y permitirá que los **Centros de Coordinación de Salvamento y Seguridad Marítima**, situados en **Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria**, pertenecientes a la **Sociedad de Salvamento y Seguridad Ma-**

ritima del Ministerio de Fomento tengan conocimiento puntual del tránsito de dichos buques a través de la ZMES de las islas Canarias, y puedan alertar en un tiempo mínimo a los medios de salvamento para una actuación inmediata si fuera necesario.

El Sistema de Notificación **CANREP** se ajusta a las "Directrices y criterios relativos a los sistemas de notificación para buques", y es idéntico al Sistema de Notificación WETREP aprobado por la OMI para la ZMES de Europa Occidental en vigor desde el 1 de julio de 2005.



Límite exterior del Sistema de Notificación CANREP.

Vista de conjunto de la ZMES con las Medidas de Protección Asociadas (DST y Zonas a Evitar).

En cabo de Gata

ENTRA EN SERVICIO EL NUEVO DISPOSITIVO DE SEPARACIÓN DE TRÁFICO DE BUQUES



El Centro de Coordinación de Salvamento de Almería recibe la notificación de las embarcaciones que transitan por el nuevo Dispositivo de Separación de Tráfico de Buques de cabo de Gata.

AMENDMENT TO THE TRAFFIC SEPARATION SCHEME OFF CABO DE GATA

Summary: The Ministry for Development, through the Maritime Rescue Co-ordination Centre in Almeria, part of the Spanish Marine Safety Agency, and in co-ordination with the Maritime Captainty of Almeria under the General Directorate of the Merchant Marine have been receiving since 1st December 2006 ship signals from the new Traffic Separation Scheme (TFSS) Off Cabo de Gata, now located further from the coast and outside of Spanish territorial seas, between 17 and 21 miles south of the same.

El Ministerio de Fomento, por medio del Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo en Almería, adscrito a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, con la coordinación de la Capitanía Marítima de Almería de la Dirección General de la Marina Mercante, recibe, desde el 1 de diciembre de 2006, la notificación de las embarcaciones que transitan por el nuevo Dispositivo de Separación de Tráfico de Buques (DST) de cabo de Gata, que se ha situado ahora más alejado y fuera del mar territorial español, entre 17 y 21 millas al sur del mismo.

El Dispositivo de Separación de Tráfico de Buques (DST) de cabo de Gata fue adoptado por la Organización Marítima Internacional (OMI) el 20 de mayo de 1998 y entró en vigor el día 20 de noviembre de 1998. La disposición del aquel DST Gata fue consensuada entonces con todos los interesados del sector pesquero, mercante y de recreo de la provincia marítima de Almería.

Los DST son instrumentos que aprueba la OMI para mejorar la **seguridad de la navegación**, ordenar las corrientes de tráfico marítimo, evitar situaciones de cruce, organizar el tráfico en zonas de alta densidad de explotación pesquera, y disponer en las operaciones de salvamento de más tiempo para una intervención adecuada antes de que el buque pueda llegar a la costa.

El DST de cabo de Gata incluía unos **caladeros de pesca** entonces en desuso y que no afectaron al mismo desde su entrada en funcionamiento hasta el año 2001, cuando a raíz de la pérdida de los caladeros de Marruecos, las innovaciones en medios de pesca y la regeneración de los mismos al no soportar ningún esfuerzo pesquero, fueron **recuperándose** de forma creciente y paulatina para la pesca de arrastre de la flota de Almería y Carboneras, con el valor añadido de ser una pesca de alto valor comercial. Es por lo que, los caladeros que se ubicaban en la zona del DST de cabo de Gata estaban siendo explotados por una gran cantidad de pesqueros que, utilizando los caladeros de Cantos de Mónsul, Almería y Corea, faenan al arrastre cruzando dicho DST y, en muchas ocasiones, **estorbando el paso de los buques mercantes** que transitaban a través del citado DST de cabo de Gata, lo que generaba no pocas situaciones conflictivas que **afectaban negativamente a la seguridad de la navegación en la zona**.

Evitar riesgos

Para **evitar los riesgos de colisión** derivados de las situaciones de cruce de las derrotas de los buques mercantes que pasan por el dispositivo con los pesqueros que lo cruzan faenando al arrastre, y regular el tráfico en la zona para una navegación más segura y fluida, España consiguió del Subcomité de Seguridad de la Navegación (Subcomité NAV) de la (OMI), la **aprobación de una propuesta de modificación** del Dispositivo para trasladarlo a una posición más alejada al sur del cabo de Gata, separando así el tránsito de buques de los intereses pesqueros, ecológicos y costeros del litoral almeriense.

En las proximidades de cabo de Gata confluyen la **mayoría de las rutas marítimas entre el Mediterráneo oriental y el estrecho de Gibraltar**, constituyéndose en la tercera zona de mayor densidad de tráfico marítimo de las costas españolas con un número estimado de **más de 35.000 tránsitos** por detrás del estrecho de Gibraltar y de Finisterre, donde España también dispone de DSTs.

Delimita la circulación de las embarcaciones de los intereses pesqueros y ecológicos del litoral almeriense



El buque polivalente "Miguel de Cervantes" es uno de los medios de que dispone Salvamento Marítimo para la fachada Sur-Estrecho.



En esta legislatura, Salvamento Marítimo ha destinado el "Helimer Alborán" para cubrir las emergencias marítimas desde el aire.

El **nuevo DST** de cabo de Gata se ha situado, **desde el 1 de diciembre de 2006, fuera de las aguas del mar territorial, entre 17 y 21 millas al sur de cabo de Gata**, quedando el área comprendida entre el DST y la costa como Zona de Navegación Costera. Como novedad, el nuevo dispositivo incorpora una Zona de Precaución al oeste del mismo. Con esta medida se conseguirá separar a los buques mercantes de la derrota de los buques arrastreros que faenan en los caladeros de **Cantos de Mónsul, Almería y Corea**, así como proteger una **zona de gran sensibilidad ecológica**, por ser el cabo de Gata parte del **Parque Natural** del mismo nombre.

El DST en servicio incluye:

- Una zona de **navegación** costera asociada entre la costa y el dispositivo.
- Una vía de **circulación** hacia poniente de dos millas de anchura.
- Una zona de **separación** de tráfico intermedia de 1,2 millas de anchura en la zona de poniente de cabo de Gata y de 0,9 millas náuticas a levante del mismo.



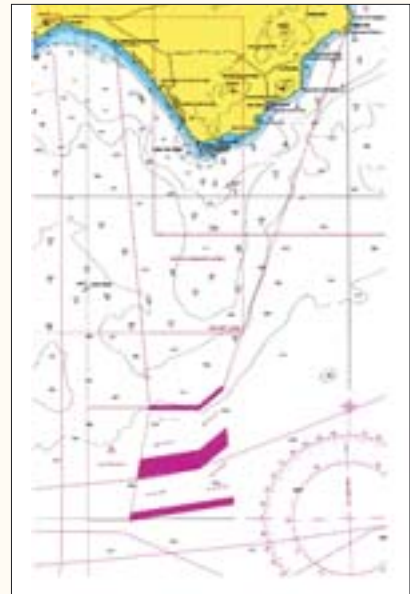
Perspectiva del DST de cabo de Gata original y su reubicación al suroeste del cabo de Gata, fuera del mar territorial español.

- Una vía de circulación **hacia levante** de dos millas de anchura.
- Una zona de separación de **tráfico exterior** de 0,5 millas de anchura.
- Una zona de **precaución al poniente** del dispositivo.

El Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo de Almería recibirá la notificación de los buques que pasen por el Dispositivo

Las ayudas a la navegación actualmente existentes en la zona permiten que los buques **determinen su posición con la precisión** que requiere el cumplimiento del Reglamento internacional para prevenir los abordajes 1972. Los buques en tránsito a través del nuevo dispositivo de separación de tráfico podrán asimismo notificar su entrada y salida del en tránsito a través de los nuevos dispositivos de separación de tráfico DST a

Por el DST transitan más de 35.000 barcos al año



Carta Náutica número 45B del IHM. Nuevo DST de cabo de Gata.

través del **Centro Regional de Coordinación de Salvamento (CRCS)** de Almería.

MEDIOS DE SALVAMENTO MARÍTIMO EN LA FACHADA SUR-ESTRECHO

El Plan Nacional de Salvamento Marítimo (PNS) 2006-2009 multiplica los efectivos para mejorar la lucha contra la contaminación y prevenir situaciones de emergencia en el mar. El conjunto del Plan asciende a 1.022,84 millones de euros, y supone multiplicar por 6,6 las inversiones del Plan anterior (564 por 100).

El Ministerio de Fomento ha destinado 100 millones de euros de las inversiones del PNS 2006-2009 a nuevos medios para atender las emergencias en la **fachada Sur-Estrecho** y una cantidad similar se dedicará a la operación y mantenimiento de éstos. En total, el PNS 2006-2009 destina a la fachada Sur-Estrecho más de 200 millones de euros. Los medios que tendrá Salvamento Marítimo, tras finalizar el PNS 2006-2009 son:

- **12 "Salvamares"** (15/21 metros eslora).
- **2 embarcaciones rápidas polivalentes** (25-30 metros de eslora), todas ellas de nuevo diseño y construcción.
- **2 remolcadores** (50-90 toneladas tiro) propios, de nueva construcción y con dedicación exclusiva.
- **1 buque polivalente** de salvamento y lucha contra la contaminación marina propio, de nueva construcción y con dedicación exclusiva. (Se ha incorporado ya el "Miguel de Cervantes".)

- **1 base estratégica para el almacenamiento** y gestión de material de salvamento y lucha contra la contaminación.
- **1 base** con equipos de actuación **subacuática**. Está en servicio desde finales de 2005.
- **1 avión de salvamento** y lucha contra la contaminación, **propio y de nueva construcción**. Es la primera vez que se incorporan aviones a la flota aérea de Salvamento Marítimo. **Desde el 24 de abril de 2006 opera en la Fachada Sur-Levante el "Serviola Dos"**, que pertenece a la empresa pública Senasa y operará transitoriamente hasta la incorporación de uno de los cuatro aviones EADS-CASA que están en construcción.
- **2 helicópteros** de salvamento. En la presente legislatura se ha incorporado uno ("Helimer Alborán").

Con el incremento de medios, así como la incorporación de otros con nuevas prestaciones, de los que se carecía, Salvamento Marítimo conseguirá mejorar la cobertura de actuación, reducir los tiempos de respuesta e incrementar la capacidad de lucha contra la contaminación. En definitiva, se consigue operar con una flota renovada y modernizada que aumenta las capacidades y mejora la eficacia de las actuaciones.

Comenzará a operar a finales de este año

NUEVO SIMULADOR PARA EL CENTRO "JOVELLANOS"



El "Full mission" contará con cuatro puentes de navegación, lo que permitirá generar diferentes escenarios para distintos modelos de buques.

NEW SIMULATOR FOR THE JOVELLANOS CENTRE

Summary: A new navigation and manoeuvre simulator is expected to enter into service by the end of 2007 at the Jovellanos Maritime Safety Centre. The Centre is dependant on the Ministry for Development through the General Directorate of the Merchant Marine. Sasemar signed the supply contract for the simulator with Simrad Spain, a company which is part of the Norwegian Group Kongsberg Norcontrol, at a cost of 1.9 million Euros.

Un nuevo simulador de maniobra y navegación comenzará a operar a finales de 2007 en el Centro de Seguridad Marítima Integral "Jovellanos", dependiente del Ministerio de Fomento a través de la Dirección General de la Marina Mercante. Salvamento Marítimo firmó el contrato de suministro del simulador con la empresa Simrad Spain, perteneciente al grupo noruego Kongsberg Norcontrol, por un importe de 1,9 millones de euros.

El nuevo simulador sustituirá al actualmente operativo en el Centro "Jovellanos" desde el año 1996. La adquisición de este equipo no sólo supone su renovación sino una considerable ampliación de las prestaciones y la incorporación del Centro "Jovellanos" a las **últimas tecnologías** en este campo.

El simulador "Full mission" permitirá entrenar a capitanes, oficiales de la marina mercante y prácticos en las técnicas para la adquisición de habilidades en las maniobras y gestión de los recursos del puente, siendo también una **herramienta de vital importancia** en la realización de estudios sobre maniobrabilidad de los buques.

Equipamiento

El "Full mission" contará con **cuatro puentes de navegación**: un puente integrado con un campo de visión horizontal de 360°, cuyo extenso y moderno equipamiento permitirá que sea utilizado con diferentes modelos de buques. Un segundo puente será de nave de gran velocidad y, como novedad con respecto al anterior simulador, cuenta con dos puentes de remolcador que se ubicarán en un nuevo edificio que se comenzará a construir próximamente. Este simulador dispone de equipos que permitirán generar diferentes escenarios (puertos, bahías, etc.), así como distintos modelos de buque.

Los **instructores** serán los encargados de diseñar y programar los ejercicios, con el escenario, los buques y los eventos que se emplearán para conseguir los objetivos del curso, programándose también las variables medioambientales como viento, marea, corriente, niebla, grado de oscuridad, así como el tráfico en la zona y posibles fallos en los equipos.

En el simulador de maniobra y navegación también se cuenta con equipos de preproceso-postproceso y briefing-debriefing con un sistema para la **evaluación y análisis de las**

la Marina Mercante y de especialidad marítima destinados a los sectores mercante, pesca y recreo, a cursos de formación integral, ampliada a colectivos como protección civil, bomberos

bado en el Consejo de Ministros el 5 de mayo de 2006.

Uno de los programas del PNS es el de Formación y Prevención, que prevé la ampliación y mejora de las instalaciones del Centro de Seguridad Marítima Integral “Jovellanos”, como herramienta básica para llevar a cabo este programa de formación. Además de la renovación del simulador, el PNS contempla otras **actuaciones** en el Centro “Jovellanos” como:

La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima firmó el contrato de suministro del simulador integral “Full mission” por un importe que asciende a 1,9 millones de euros

simulaciones. Dispone de un sistema que permite proyectar el ejercicio tras su realización sobre una pantalla que nos presenta la trayectoria del buque además de los parámetros asociados al momento.

El Centro “Jovellanos” trabaja en unas instalaciones que ocupan una parcela de 144.000 metros cuadrados situada en Veranes (Gijón). Desde su inauguración, **más de 50.000** alumnos han pasado ya por sus aulas como receptores de la formación ofertada por el Centro, que abarca desde los cursos homologados por la Dirección General de

profesionales, bomberos de puerto, brigadas de emergencia en industria, cuerpos de seguridad del Estado, etcétera.

Formación en el Plan Nacional de Salvamento 2006-2009

La renovación del simulador de maniobra y navegación “Full mission” se enmarca dentro del **Plan Nacional de Salvamento (PNS) 2006-2009**, apro-

- La construcción de una instalación para la homologación de equipos marinos.
- La construcción de un campo de extintores.
- La instalación especial para un bote de rescate rápido.
- La instalación para prácticas de abandono de helicóptero.
- La construcción de una torre maniobra para buceo.
- Una instalación para la formación en lucha contra la contaminación.
- La renovación del parque informático.
- La adecuación de cuatro aulas con sistemas multimedia.



El Plan Nacional de Salvamento incluye diversos proyectos de renovación y modernización en el Centro de Seguridad Marítima Integral “Jovellanos”, ubicado en Veranes (Gijón), donde se han formado más de 50.000 alumnos.



Modelo de uno de los cuatro nuevos buques remolcadores, que tendrán una eslora de 39,7 metros y una potencia de tiro de 60 toneladas.

COMPRA DE CUATRO NUEVOS REMOLCADORES PARA SALVAMENTO MARÍTIMO

SALVAMENTO MARITIMO ORDERS FOUR NEW TOWING VESSELS

Summary: The Ministry for Development through the Administrative Council of Spain's Marine Safety Agency (Sasemar), has approved the purchase of four emergency towing vessels equipped also with salvage capabilities. The contract, following a public tender, was awarded to Union Naval de Valencia for a total of 40,920,000 Euros.

El Ministerio de Fomento, a través del Consejo de Administración de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, ha aprobado el suministro de cuatro buques remolcadores de altura especializados en salvamento marítimo. La empresa adjudicataria, tras concurso público, es Unión Naval de Valencia por un importe de 40.920.000 euros.

Los nuevos remolcadores para Salvamento Marítimo tendrán una **eslora de 39,7 metros**, una manga de 12,5 metros y un puntal de 5,5 metros. La **potencia de tiro será de 60 toneladas** y contará con dos motores de 1.872 kilovatios cada uno. Los plazos previstos de entrega son de 14 meses para la primera unidad desde la firma del contrato, 15 meses más para la segunda, 16 para la tercera y 19 meses para la última. La **autonomía de estos buques será de 6.139 millas náuticas**.

La construcción de estos buques se enmarca dentro del Plan Nacional de Salvamento Marítimo (PNS) 2006-

2009 que contempla la construcción de diez nuevos buques remolcadores, cuatro de los cuales se han adjudicado ahora tras concurso público. Asimismo, Salvamento Marítimo contará con **cuatro buques polivalentes de gran porte**: dos de ellos, el “Luz de Mar” y el “Miguel de Cervantes” se encuentran ya en servicio desde 2005, el “Don Inda” desde diciembre de 2006 y su gemelo se entregará en este año.

(incendios, contaminación, salvamento...). Estas unidades están desplegadas estratégicamente a lo largo de la costa, permanentemente preparadas para salir a la mar, actuando o en espera de prestar servicios. El PNS en el que se enmarca la construcción de estos buques está dotado con 1.022 millones de euros, de los cuales 515,75 millones de euros corresponden a inversiones y el resto, 507 millones, se

es el aprovechamiento de los conocimientos del armador, en este caso Salvamento Marítimo, y del astillero con una “cooperación total durante la construcción del buque, para conseguir la satisfacción plena del cliente y la máxima calidad de los productos”.

La **oficina técnica** está equipada y cuenta con equipos informáticos modernos y herramientas de diseño, cálculo y dibujo más avanzadas, FORAN V.50 y AUTOCA. Las instalaciones de corte, prefabricación de acero y tubería, junto con el resto de los medios de fabricación del astillero han sido diseñados para hacer frente a las exigencias del mercado.

El **astillero** cuenta con 100.000 metros cuadrados de extensión total, dentro de los que se encuentran dos gradas de construcción, 23.000 metros cuadrados de superficie cubierta ocupada en su mayoría por talleres cubiertos, almacenes y un muelle de armamento para buques de 260 metros de longitud. Unión Naval de Valencia cuenta con la certificación ISO 9001:2000 para Diseño y Construcción de Buques de Acero y Estructuras Metálicas, de BVQi - UKAS Quality Management- ENAC.

La empresa adjudicataria es Unión Naval de Valencia por un importe de 40,9 millones de euros

Por lo tanto, al finalizar el PNS, Salvamento Marítimo contará con **ca-torze buques** 100 por 100 propios (10 remolcadores y cuatro buques polivalentes), frente a tres buques propios en 2004. Los buques 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

destinan a operaciones y mantenimiento de los medios.

Unión Naval de Valencia es uno de los astilleros privados más grandes de España, con una muy larga tradición en la construcción de todo tipo de buques. En la actualidad el proceso de especialización y fabricación en serie ha llegado a su punto más alto, entregando una media de diez barcos al año. Además, uno de sus firmes propósitos



Vista de los astilleros de Unión Naval de Valencia.

BALEARES MEJORA SUS MEDIOS CON UNA NUEVA SALVAMAR



Las Salvamares dan una respuesta rápida y eficaz a la mayoría de las emergencias que se producen en la mar.

BALEARICS ENHANCES ITS RESCUE CAPABILITIES WITH A NEW SALVAMAR

Summary: Spain's Marine Safety Agency in Palma de Mallorca, dependant on the Ministry for Development through the General Directorate of the Merchant Marine has added the "Salvamar Markab" to its fleet. As a state-of-the-art rapid response vessel, the "Markab" will greatly enhance the existing rescue capabilities in the Balearic maritime zone.

Salvamento Marítimo en Palma de Mallorca, dependiente del Ministerio de Fomento a través de la Dirección General de la Marina Mercante, ha incorporado a su flota la "Salvamar Markab", la más moderna entre las embarcaciones rápidas de salvamento que reforzará los medios que operan en la zona marítima balear.

Esta nueva incorporación se realiza en el marco del Plan Nacional de Salvamento Marítimo 2006-2009 aprobado el 5 de mayo de 2006 en el Consejo de Ministros y dotado con 1.022 millones de euros. La embarcación de intervención rápida "Salvamar Markab" se ubica en el **puerto de Ibiza** y sustituye a la **"Salvamar Illes Pitiuses"** que se traslada a **Portocolom**, al este de Mallorca, creándose una nueva base en este puerto.

La **"Salvamar Markab"** dará respuesta a emergencias e incidencias en la mar, como remolques, asistencias técnicas, evacuaciones médicas, recogida de objetos peligrosos para la navegación, transporte de personal especializado, etcétera. Su ámbito de actuación abarca tanto la isla de Ibiza como la de Formentera, Freus de Ibiza, islotes y aguas adyacentes, con un radio de acción próximo a las 100 millas (185 kilómetros.) hacia el sur y un área de **8.000 millas cua-**

dradas (27.500 kilómetros cuadrados).

La **"Salvamar Illes Pitiuses"**, cuya base es la de Portocolom, en la costa del Levante mallorquín, dará respuesta a emergencias similares en su ámbito de actuación, con un radio de acción de 75 millas (130 km) y un área aproximada de **4.000 millas cuadradas** (13.720 km²). Las Salvamares **protagonizan la mayoría de las emergencias atendidas por Salvamento Marítimo** gracias a su rápida respuesta y versatilidad.

Tiene su base en el puerto de Ibiza y sustituye a la "Salvamar Illes Pitiuses" que se traslada a Portocolom, en Mallorca

CARACTERÍSTICAS

Las características de las Salvamares, construidas en Astilleros Armón, son:

- La **"Salvamar Markab"** tiene 21 metros de eslora y 5,50 de manga. Cuenta con una velocidad punta de 38 nudos, 400 millas náuticas de autonomía y dos motores de 1.400 hp.
- La **"Salvamar Illes Pitiuses"** tiene 15 metros de eslora y 3,80 de manga. Su velocidad punta es de 30 nudos, con 300 millas náuticas de autonomía y dos motores de 450 hp.





Remolcadores Nosa Terra S.A. REMOLCANOSA

30 años al servicio de la gente del mar



Grupo Nosa Terra

- Remolques portuarios.
- Remolques costeros y oceánicos.
- Salvamento marítimo.
- Lucha contra la contaminación.
- Servicio de gestión integral de buques.
- Gestión de tripulantes.
- Consultoría códigos ISM e ISPS.



Acciona Trasmediterránea presenta el “Milenium Tres” con la presencia de la ministra de Fomento



En la presentación del “Milenium Tres”, el vicepresidente de Acciona, Juan Ignacio Entrecanales (a la izquierda de la imagen), entregó a la ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, una maqueta del nuevo catamarán en presencia del presidente de Acciona Trasmediterránea, Juan Sáez.

MEJORA NOTABLE EN LAS COMUNICACIONES DEL SUR-ESTRECHO

NOTABLE IMPROVEMENTS IN SOUTH-STRAIT REGULAR LINES

Summary: Acciona Trasmediterránea has introduced its new fast ferry “Milenium Tres” in Malaga and Melilla, and Magdalena Álvarez, the Minister for Development, was present for the occasion. This new fast ferry will greatly enhance existing regular lines for passengers and vehicles in the South-Strait and is a result of the company winning the bid to manage this State Public Interest Line.

Con la presencia de la ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, Acciona Trasmediterránea ha presentado en Málaga y Melilla su nuevo buque de Alta Velocidad, “Milenium Tres”, que mejora notablemente el servicio marítimo regular de pasajeros y vehículos del Sur-Estrecho, en base al compromiso que Acciona Trasmediterránea contrajo con el Ministerio de Fomento, al ser la adjudicataria del nuevo contrato de línea de interés público del Estado.

El catamarán, de 97,2 metros de eslora y con una capacidad para 890 pasajeros, 260 vehículos y 380 metros lineales de carga, es el buque más moderno de Alta Velocidad de todos cuantos navegan en aguas españolas, además de ser el más innovador, ya que cuenta con nuevos sistemas que permiten un excelente comportamiento durante la navegación, al reducir los movimientos y oscilaciones producidos por las olas, utiliza motores más potentes y de menor consumo, reduce el peso de materiales empleados e incorpora nuevos sistemas que mejoran la capacidad de maniobra del buque, además de estar equipado con los mayores y mejores sistemas de seguridad. A su vez, cuenta con rampas propias para vehículos, con lo que agiliza las operaciones en los puertos.

Renovación de la flota. La ministra destacó en la presentación la labor que desarrolla esta naviera en la renovación de su flota, además de por la modernidad que introduce en las comunicaciones marítimas por lo que supone en el aumento de una flota española de vanguardia. Así, Acciona Trasmediterránea ha cerrado 2006 con 250 millones de euros invertidos en cinco nuevos

Reduce a poco más de tres horas la travesía entre Málaga y Melilla

barcos y ha encargado la construcción de cuatro barcos de carga por valor de 400 millones de euros. El catamarán es el cuarto construido en Australia por Incat para Acciona Trasmediterránea. Ha costado 40 millones de euros. Los demás están operando con éxito en las comunicaciones Península-Baleares y Algeciras-Ceuta.

En estos momentos, la empresa cuenta con una flota operativa de 30 barcos, que operan desde Cataluña y Levante a Baleares; sur de la Península -Algeciras, Almería, Cádiz y Málaga- con Canarias, Ceuta y Melilla, y las líneas internacionales de Argelia, Francia (autopista del mar), Marruecos y Reino Unido.

Juan Ignacio Entrecanales, vicepresidente de Acciona, aseguró que con esta embarcación. "Trasmediterránea consolida su presencia en las comunica-

ciones de la zona Sur-Estrecho, y en especial las conexiones de Málaga y Melilla". El "Milenium Tres" recoge las últimas innovaciones tecnológicas que incrementan el confort de la navegabilidad en buques rápidos. La compañía cuenta con "una contrastada experiencia operando con buques rápidos, de más de 25 años, y nueve décadas de presencia ininterrumpida en las comunicaciones marítimas españolas".

Por su parte, el presidente de Acciona Trasmediterránea, Juan Sáez, indicó que con este nuevo barco de Alta Velocidad, el servicio se convierte en una "alternativa real" al transporte aéreo de pasajeros, considerando además que es "más cómodo". Aseguró que se trata del buque "más adecuado para las comunicaciones Sur-Estrecho" y con una "relación calidad-confort-velocidad como ninguno en el mundo". Ofrecerá un servicio diario entre Málaga y Melilla desde el 1 de junio hasta el 30 de octubre, la época de mayor demanda, y cuatro días a la semana dispondrá de una frecuencia desde Almería a la ciudad melillense. El capitán Carlos Duclós, que ha traído el buque desde el astillero constructor, señaló que éste "ha superado varias pruebas de fuego, en-



El "Milenium Tres" recoge las últimas innovaciones tecnológicas que incrementan el confort de la navegabilidad para los pasajeros.

tre ellas el viaje de 12.000 millas desde Tasmania a España en el que tuvo que vencer, y con un alto nivel, condiciones realmente adversas”.

“Punto de inflexión” en Melilla.

En su presentación en Melilla, el delegado del Gobierno, José Fernández Chacón, manifestó que la llegada del “Milenium Tres”, que se añade a la de los ferries “Juan J. Sister” y “Santa Cruz de Tenerife”, marca un “punto de inflexión” en el transporte marítimo melillense. “Se trata de la primera ocasión en cien años de historia en que un barco nuevo se pone a disposición de la ciudad.” Recordó que, desde septiembre de 2004, una de sus preocupaciones prioritarias fue “mejorar el transporte marítimo, porque los ciudadanos demandaban un servicio mucho más moderno y que atendiera sus necesidades de comunicación para romper la sensación de aislamiento”. Así, surgió la iniciativa de crear una comisión para estudiar las soluciones al problema del transporte marítimo. “Sus conclusiones vieron la luz en marzo de 2005 y se hicieron llegar al Gobierno para que se reflejaran en el nuevo pliego de condiciones para la adjudicación de la línea de interés público. Hoy –añadió–, se cuenta con el mejor barco de Alta Velocidad de España y de los más avanzados del mundo.”

El presidente de la Ciudad Autónoma de Melilla, Juan José Imbroda, se unió a la alegría del momento. “Es un día para el aplauso”, dijo. Valoró la existencia, por primera vez de la competencia en el concurso para la línea de interés público financiada por el Ministerio de Fomento. También destacó la apuesta por la Alta Velocidad, con lo que se consigue “un anhelo largamente deseado”, subrayando el esfuerzo llevado a cabo por Acciona Trasmediterránea.

Acomodación. Los espacios para pasajeros del “Milenium Tres” están en una misma cubierta, con tres zonas distintas repartidas a lo largo de su eslora.

Es el buque más moderno de Alta Velocidad de los que navegan por aguas españolas



El buque de Alta Velocidad dispone de una capacidad para 890 pasajeros, 260 vehículos y 380 metros lineales de carga.

La clase club tiene capacidad para 210 pasajeros y está situada a popa del buque, con un espacioso salón con cómodos asientos ubicados en torno a mesas y asientos reclinables, y su propio bar. Las otras dos barras de bar están situadas a proa y en el salón central. Cuenta también con pantallas planas de cristal líquido donde los pasajeros pueden ver mensajes de seguridad e

imágenes del sistema electrónico de cartografía y programas de DVD.

Una de las novedades que incorpora el buque son las escaleras totalmente cerradas, situadas a babor y estribor de la popa, que conducen hasta las zonas de pasaje a los pasajeros que embarcan en coche. Y para los pasajeros con movilidad restringida, una rampa permite su desplazamiento en sillas de ruedas

COMPROMISO AMBIENTAL

Algo por lo que destaca Acciona Trasmediterránea, y que quizás no haya sido puesto de relieve hasta ahora en el ámbito marítimo, es por su compromiso ambiental. La compañía ha obtenido la certificación ISO 14001:2004 a su Sistema de Gestión Ambiental para el transporte marítimo de pasajeros y carga rodada en los buques de la flota de su propiedad. Con esta certificación, Acciona alcanza el 70 por 100 de su producción con certificado de gestión ambiental ISO 14001, igualando el porcentaje de producción con sistema de gestión de calidad certificado según ISO 9001. Su objetivo es “aumentar estos porcentajes este año para seguir evolucionando en la mejora de los sistemas de gestión de grupo”.

El Sistema de Gestión Ambiental adoptado por la compañía se fundamenta en “contribuir activamente a la preservación del medio ambiente, previniendo la conta-

minación y cualquier agresión al entorno”. Para ello se ha comprometido a “racionalizar el consumo de recursos naturales y de energía; fomentar el empleo de las mejores tecnologías para disponer de una flota e instalaciones modernas y eficientes ecológicamente; prevenir o minimizar las emisiones, los vertidos, el ruido y los residuos; y a promover la formación ambiental entre todos los empleados”.

La compañía forma parte de Acciona, una de las principales corporaciones españolas, con actividades en una veintena de países de los cinco continentes, en los ámbitos de servicios logísticos y de transporte –donde se enmarca la actividad de Acciona Trasmediterránea–, las infraestructuras, las energías renovables, los recursos hidráulicos, los servicios urbanos y medioambientales, la promoción de viviendas y la gestión de hospitales, entre otras actividades.



El "Milenium Tres" cuenta con un moderno puente de mando y está equipado con sistemas electrónicos de navegación y comunicaciones. En el centro de la imagen, el capitán del buque, Carlos Duclós, conversa con el delegado del Gobierno en Melilla, José Fernández Chacón, y el presidente de la Ciudad Autónoma de Melilla, Juan José Imbroda.

desde el garaje a la cubierta de pasajeros. Éstos pueden aparcar junto a la puerta de acceso de la cubierta para vehículos, lejos de la circulación de los coches de la cubierta principal de vehículos, y trasladarse con toda seguridad a la cubierta de pasajeros.

Novedades técnicas. El "Milenium Tres" utiliza los motores de gasóleo de nueva generación de 1.000 revoluciones por minuto, que pese a ser los más potentes y de menor consumo del mundo, permiten velocidades de hasta 48 nudos. Puede cubrir el viaje Málaga y Melilla en tres horas, prácticamente la mitad de lo necesario en barcos convencionales. Además, incorpora la tecnología más avanzada de cámaras de combustión y sistema automático de generadores. Por otro lado, la reducción del peso de los materiales empleados en su construcción, contribuye a incrementar su velocidad. El buque cuenta con un moderno puente de mando, equipado con los sistemas electrónicos de navegación y comunicaciones e incorpora consola de maniobra con monitores de circuito cerrado de televisión.

Vehículos y carga. La cubierta para vehículos del "Milenium Tres" ofrece un espacio de garaje para 260 coches. Tiene una altura de 6 metros y un ancho de 18 metros en popa, con carriles de 3,1 metros de ancho marcados sobre cubierta para cargar y descargar rápidamente los vehículos, a través de dos rampas de carga articuladas situadas en popa, otra de las novedades im-

portantes del buque para facilitar su operatividad en los puertos.

Contrato de líneas de interés público. La ministra también subrayó en la presentación el compromiso que Acciona Trasmediterránea contrajo con el Ministerio de Fomento, de la que es una muestra la nueva embarcación, al ser la adjudicataria del nuevo contrato de líneas de interés público del Estado. Éste, mejora las comunicaciones marítimas y garantiza el servicio entre Ceuta y Melilla y la Península con los itinerarios de ida y vuelta entre Málaga-Melilla, Almería-Melilla y Algeciras-Ceuta, hasta el 30 de septiembre de 2011. El contrato, en vigor desde el 1 de octubre de 2006, supone el pago por parte del Ministerio de Fomento de 41,64 millones de euros como compensación económica a la empresa por prestar un servicio de navegación de interés público. Contempla, entre otras, las siguientes mejoras:

- Se incrementa la frecuencia del servicio. Se incluye un viaje todos los días de la semana, tanto en temporada

CARACTERÍSTICAS

Eslera:	97,2 metros
Manga:	26,6 metros
Puntal:	7,7 metros
Desplazamiento máximo:	1.800 metros
Potencia del motor:	39.200 caballos
Velocidad:	48 nudos
Capacidad:	890 pasajeros, 260 vehículos, 380 metros lineales de carga

alta como en baja.

- Se amplía el periodo de servicio de temporada alta, que pasa del 1 de mayo al 30 de octubre, y por tanto, se amplía el período de funcionamiento de los buques de alta velocidad en 110 días al año.
- Se restablece el servicio de alta velocidad entre Almería y Melilla y viceversa, que había sido suprimido los últimos años, entre 2003 y 2005.
- Se establecen controles para asegurar el cumplimiento de los horarios. La Dirección General de la Marina Mercante podrá efectuar inspecciones cuando lo considere oportuno.
- Los buques ferries convencionales deberán contar con servicio médico (antes no era obligatorio).
- Se obliga a la Compañía adjudicataria a que un buque ferry convencional, con su tripulación dispuesta a salir a la mar, permanezca atracado en el puerto de Ceuta durante la noche. Con ello, se consigue dar cumplimiento a una de las más reiteradas peticiones de Ceuta para garantizar, en cualquier situación meteorológica y estado de la mar la evacuación de personas enfermas.
- Se incluyen nuevos requisitos para mejorar el acceso y permitir el desplazamiento en los buques de las personas con movilidad reducida.
- Se incrementa la seguridad a bordo de los buques con la incorporación de un servicio de seguridad y la instalación de cámaras de televisión.
- Y, finalmente, algunos de los buques comprendidos en el contrato colaborarán en los ejercicios de simulación de salvamento y lucha contra la contaminación, hasta tres al año, a requerimiento de la Dirección General de la Marina Mercante. Dichos ejercicios servirán para adiestrar a los servicios de salvamento y a las propias tripulaciones de los buques, lo cual redundará en una mejora de la seguridad marítima y de la vida humana en la mar.

La compañía ha adquirido cinco barcos por 250 millones de euros, y destinará 400 más a la compra de otros cuatro



ASTILLEROS ZAMAKONA S.A.

ZAMAKONA



Construyendo Futuro



BILBAO - SAN SEBASTIAN (PASAIA) - ISLAS CANARIAS



Puerto pesquero s/n - 48980 SANTURCE - Vizcaya - Spain - Tlf.: (+34) 944 937 030 - Fax: (+34) 944 612 580
www.astilleroszamakona.com

System solutions for the toughest conditions



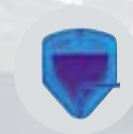
Design- and ship
systems



Dynamic
positioning
systems (DP)



Automation
systems



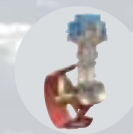
Bulk handling
systems



Propulsion
systems



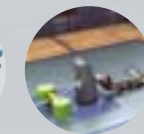
Manoeuvring
systems



Thruster
systems



Deck
machinery



Safer deck
operation systems

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

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

Trusted to deliver excellence



Las dos sedes del Salón reunieron 2.031 embarcaciones, que representaban a 40 países. Ésta ha sido la mayor y más internacional de las 45 ediciones celebradas. En la imagen, un aspecto del recinto de Gran Vía.

De todas las celebradas LA MAYOR Y MÁS INTERNACIONAL

THE LARGEST INTERNATIONAL BOAT SHOW

Summary: The 45th Barcelona International Boat Show has been the best and most international yet, with over 178,000 visitors and 624 exhibitors from 40 countries in all sectors of sporting and recreational craft. 2,031 boats, 200 scheduled acts, and a growth of 10% have also meant a vast 110,000 square metres of exhibition space were covered. The Show reported a "favourable balance" at the end of the event and in terms of the industry as a whole, Spanish shipyards have shown a clear trend towards the export market.

La 45 edición del Salón Náutico Internacional de Barcelona ha sido la mejor y más internacional de cuantas se han celebrado. Con 178.000 visitantes, 624 expositores de 40 países en todos los segmentos de la náutica deportiva y de recreo, 2.031 embarcaciones, 200 actos programados, un crecimiento del 10 por 100, que ha significado 110.000 metros cuadrados netos de exposición, la muestra cerró sus puertas con un "positivo balance" para la organización. En el ámbito económico, los constructores españoles han mostrado una clara tendencia a la exportación.

La contratación de espacio ha permitido la ocupación de los cinco pabellones del recinto de Gran Vía de la Fira de Barcelona y, en paralelo, de dos muelles del Port Vell con los barcos de la Exposición Flo-

tante. El Salón es un certamen de referencia en la náutica y está situado entre los tres primeros de Europa junto al de Düsseldorf (Alemania) y el de Génova (Italia). La edición ha alcanzado además una importante di-

mensión internacional, con la **representación de 40 países** entre los expositores directos e indirectos. Esta cifra supone un **incremento del 25 por 100** respecto al 2005. Después de España, la mayor participación ha sido la de Italia, Estados Unidos, Francia, Reino Unido, Alemania, Dinamarca, Países Bajos y Suecia.

La cifra de **visitantes** se situó en **178.000 personas** (175.000 en 2005) y destaca un importante factor: muchos de ellos acuden a esta convocatoria interesados por la compra de embarcaciones de todo tipo. Los expositores en general han resaltado la cantidad de contactos y operaciones realizadas, lo cual hace prever un crecimiento de las ventas de cara a la próxima 70 por 100 de las ventas del sector temporada. En ese sentido, se puede reafirmar que **70 por 100 de las ventas del sector en España tienen su inicio en el Salón.**

Crecimiento

El **ministro de Industria, Turismo y Comercio, Joan Clos**, pre-

sidió la inauguración de la 45 edición a la que se ha referido como “la más importante de su historia, reflejo del buen momento que atraviesa la industria náutica nacional”. En cuanto a la falta de amarres, afirmó que se están impulsando las marinas de tierra como servicios complementarios a las infraestructuras existentes y destacó las que ya existen en Barcelona. “Son instalaciones que con ayuda de las nuevas tecnologías”, dijo, “resultan muy prácticas y adecuadas para aquellos aficionados que no hacen uso frecuente de sus barcos y finalmente contribuyen a asegurar el crecimiento del sector”. Asistieron también el **alcalde de Barcelona, Jordi Hereu**; el **presidente del Salón, Enrique Puig**, y otras personalidades. La edición ha estado marcada por el **crecimiento**, ya que la **superficie ha aumentado un 10 por 100 respecto a 2005**.

El recinto ferial de Gran Vía acogió los **1.800 barcos en exposición** y la representación de todos los segmentos de la náutica deportiva y de recreo con la ocupación de los cinco pabellones ya citados (dos más que el pasado año) y los espacios exteriores. En paralelo, la **Exposición Flotante del Port Vell**, celebró su sexta edición consecutiva instalada en los muelles de La Fusta y Espanya. Mostró **231 embarcaciones a vela, a motor y catamaranes de gran eslora**. En líneas generales el tamaño de los barcos que se exhiben ha crecido, y se estima una eslora media de 20 metros en los yates a motor, y de 17 metros en los de vela. **Entre las dos sedes, el Salón ha reunido 2.031 embarcaciones**.

Esta edición es la **mayor de las que se han convocado**, con 110.000 metros cuadrados netos de superficie entre las dos sedes, lo que supone un aumento del 10 por 100 respecto a 2005. Concitó un total de 624 expositores del sector de la náutica deportiva y de recreo procedentes de 32 paí-

**178.000 personas
visitaron el recinto de
110.000 metros
cuadrados**

ESTABILIDAD DEL SECTOR



Como ha quedado constatado en el Salón, el sector de la náutica de recreo “mantiene” las grandes magnitudes económicas.

El sector de la náutica de recreo en España ha estado marcado por una **estabilidad general** y un **mantenimiento de las grandes magnitudes económicas**. Se debe destacar que en la investigación última, realizada por Adin (Asociación de Industrias, Comercio y Servicios Náuticos), el total de las unidades producidas fue de 23.088, de las cuales 6.575 fueron neumáticas, 5.793 de motor y 720 unidades de vela. El valor total de la producción fue de 276,8 millones de euros. Del total de las producidas, 4.323 unidades se exportaron, suponiendo un valor aproximado de 78,5 millones de euros. Estos valores confirman la **tendencia a la expansión internacional de las producciones de los constructores españoles**.

Otro indicador fue el del número de **embarcaciones matriculadas**: 12.972 registradas por la Dirección General de la Marina Mercante. Andalucía es la provincia que registra un mayor incremento de

las censadas con 46.276 unidades. El total de la flota es de 304.867.

En septiembre de 2006, España tenía repartidos 323 **puertos o dársenas para uso deportivo o recreativo**, prácticamente los mismos que el año anterior. En cambio, si en el ejercicio pasado se había notado una disminución en el número de amarres, ahora se observa un aumento de 977, cifrándose el nuevo total en 107.772.

Como **consideración general** se puede afirmar, según una encuesta de Adin, que continúa existiendo una preocupación por los incrementos de los costes debido al aumento de los precios de los productos derivados del petróleo y a los problemas de formación específica de los trabajadores. También persiste la preocupación por la debilidad de la demanda y por la falta de modificaciones fiscales que ayuden a dinamizar las ventas (por ejemplo, mediante oferta de facilidades financieras específicas para el sector como existe en otros países).

ses. Hay un aumento del 17 por 100 en la superficie contratada en el recinto de Gran Vía. En el Port Vell, prácticamente el mismo espacio que en 2005 (40.000 metros cuadrados). Por otra parte, el muelle de Bosch i Alsina del Port Vell fue la base de operaciones del Pro Am de Vela Salón Náutico, que organizó su tradicional regata.

Seis áreas temáticas

Por primera vez ha contado con **seis áreas temáticas** en torno a las cuales se localizaron los expositores y las actividades relacionadas con cada uno de los sectores. Así, en el Pabellón 1, se configuró el **Espacio del Mar**, lugar en el que se celebraron presentaciones de regatas, novedades editoriales o

cualquier otro evento relacionado con el medio acuático, auténtico protagonista de las actividades que rodean esta celebración.

En el mismo recinto se situó el **Fun Beach**, que acogió en un ambiente playero y desenfadado a los expositores de vela ligera, surf, windsurf, kitesurf, bobyboard, kayak y wake, entre otros. Esta zona dispuso de una piscina en la que se llevaban a cabo demostraciones de deportes náuticos relacionados con la vela y el remo.

La **Pesca Marina Tradicional**, ubicada en el Pabellón 2, fue el punto de encuentro de los aficionados a esta modalidad, donde la Federación Mediterránea para una Pesca Responsable celebró diversas actividades. Hubo también dos simuladores de pesca, uno de ellos en la modalidad *stand up* y el otro equipado con "silla de combate", ambos conectados a sendas pantallas en las que se van sucediendo las imágenes de los distintos momentos de la pesca.

Dentro de este pabellón se habilitó un espacio dedicado a los jóvenes diseñadores de embarcaciones y reforzar la presencia de proyectos relacionados con la **innovación** como elemento de impulso a la náutica de recreo. Participaron veinte expositores en el Young Designers Island, que representa a escuelas de diseño y empresas que dedican su actividad a este campo



Inauguración del Salón. De izquierda a derecha: Enrique Puig, presidente del Salón; Joan Clos, ministro de Industria, Turismo y Comercio; Jordi Hereu, alcalde de Barcelona, y otras personalidades del ámbito de la náutica de recreo.

de la náutica. En este sentido, se volvió a contar con la colaboración de Innovamar para la gestión del espacio I+D+i y el concurso de diseño de yates.

Otra de las novedades de este año es la presencia del **Espacio Marina Tradicional**, que se incorpora por primera vez a la oferta del Salón Náutico.

“Es el reflejo del buen momento de la industria náutica”: Joan Clos, ministro de Industria, Turismo y Comercio



La exposición flotante de Port Vell, instalada en los muelles de la Fusta y Espanya, mostró las embarcaciones a vela, a motor y catamaranes de gran eslora.

Impulso a la exportación de los constructores españoles

tico y que reunió embarcaciones históricas, instituciones y empresas que velan por la recuperación del patrimonio marítimo y fluvial. Instalado en las zonas exteriores del recinto de Gran Vía, en el que se pudieron ver embarcaciones mediterráneas aparejadas a vela latina, o a remo, dornas gallegas y también embarcaciones mayores como las “barques de mitjana”, pailebotes o, incluso, barcos de vapor. Para dar ambiente se instalaron carpinteros de ribera y calafates (mestres d’aixa) y astilleros de pequeña producción que mostraban su trabajo artesanal.

Otra de las grandes novedades es la incorporación del **BCN Dive**, Salón Internacional del Mundo Submarino, que se celebró en el Pabellón 5. En esta primera convocatoria participaron medio centenar de expositores que mostraron las novedades de la especialidad. Tuvo un programa de actos en el que la estrella invitada fue David Doubilet, uno de los fotógrafos más reconocidos del mundo y habitual colaborador del National Geographic Magazine.

Además, el Salón ha sido escenario de más actividades que nunca con **200 actos paralelos** programados. Entre las actividades, destacó la presencia de navegantes y regatistas olímpicos, como Álvaro Bultó, Mónica y Sandra Arzón, Gustavo Martínez Doreste y Toni Rivas. El mundo de la vela estuvo representado con la presencia de las principales competiciones internacionales. El desarrollo de un *workshop* de turismo náutico en el que participaron las principales instituciones; Turespaña presentó un estudio sobre esta modalidad y su relación con el medio ambiente. También se llevó a cabo el Encuentro de Negocios Al Invest, auspiciado por el Programa Al Invest III de la Comisión Europea, cuyo objetivo es reunir empresas europeas y latinoamericanas para promover negocios, alianzas, acuerdos comerciales, transferencia de tecnología y desarrollo conjunto de productos.

INNOVACIÓN, TECNOLOGÍA Y DISEÑO DE YATES

La segunda edición de los Premios SMB-MDI a la Innovación Tecnológica y Diseño de Yates ha acordado conceder los siguientes galardones de esta convocatoria:

- Categoría Conceptual: El **60' SLOOP CC**. Ha sido desarrollado por un equipo español y está ideado para una navegación sin límites, con un diseño exterior de formas aerodinámicas que se inspira en los dos elementos esenciales para una embarcación: el agua y el viento. Realizado por Barcelona Yacht Design (BYD Group).

- Categoría Proyecto Comerciali-

zado: El **DIFER 54**, elaborado por D-TANK. Presentado también por un equipo español con un diseño que reinterpreta las bases y matices del ámbito náutico, aplicando conceptos del mundo de la vela, la arquitectura y la automoción a un yate Open de 16 metros de eslora y 4,3 de manga. Ha afinado al máximo muchas de las sensaciones que se pueden experimentar en un barco.

Los trabajos han sido evaluados por representantes del Salón, del Comité Técnico de la Cátedra de Diseño de Yates (Cmdy) e Innovamar.



El 60' SLOOP CC, realizado por Barcelona Yacht Design (BYD Group).



El DIFER 54, llevado a cabo por D-TANK.

Estuvieron presentes 624 expositores de 40 países y 2.031 embarcaciones



Maquetas, cartelería y un sofisticado material audiovisual mostraron los medios aeronáuticos del Plan Nacional de Salvamento 2006-2009.

Stand de la Dirección General de la Marina Mercante EL SALVAMENTO DE LA VIDA HUMANA EN LA MAR, COMO OBJETIVO

SAFETY OF HUMAN LIFE AT SEA, PRIMARY OBJECTIVE

Summary: The safety of human life at sea and protection of the marine environment against pollution were the primary objectives of the National Marine Safety Plan launched in 2006 by the Ministry for Development. At the Barcelona International Boat Show, these objectives formed the basis of the stand set up by the General Directorate of the Merchant Marine. RNE's "Silver Anchor" Awards were also awarded to the Salvamento Marítimo crew based in the Canary Islands "for their dedication to immigrant rescue operations", represented by Remasa, Remolcanosa and Boluda. Posthumous awards were also awarded to the Master of the "Helimer", Joaquín Ortiz de Zárate and the aeronautical maintenance engineer, Jorge Luis Reyes.

El salvamento de la vida humana en la mar y la lucha contra la contaminación del medio marino, principal objetivo del Plan Nacional de Salvamento puesto en marcha en 2006 por el Ministerio de Fomento, ha sido el principal motivo del stand de la Dirección General de la Marina Mercante y Salvamento Marítimo, instalado en el Salón Náutico Internacional de Barcelona. En el mismo recibieron las "Anclas de Plata", instituidas por RNE, las tripulaciones de Salvamento Marítimo con base en Canarias, "por la labor desarrollada en operaciones de rescate de inmigrantes", representados por Remasa, Remolcanosa y Boluda. También se entregaron, a título póstumo, sendos galardones: al comandante del "Helimer", Joaquín Ortiz de Zárate y al técnico de mantenimiento aeronáutico, Jorge Luis Reyes.

Como ya es tradicional, la Dirección General de la Marina Mercante y Salvamento Marítimo estuvieron presentes en la 45 edición del Salón Náutico Internacional de Barcelona con un stand de cien

metros en el que se mostraron, en especial, los medios materiales y humanos puestos en marcha y previstos en el Plan Nacional de Salvamento de la Vida Humana en la Mar y de la Lucha contra la Contaminación del Medio

Marino, iniciado en 2006 y hasta 2009.

Sobre una tarima elevada se construyó el **stand** en estructura de aluminio anodizado en su color y paneles en melanina de haya y cristal. Un muro lateral de seis metros de altura albergaba a un vídeo con pantallas de plasma, con ordenador de efectos automáticos que mostraba a los visitantes los distintos efectivos aeromárítimos del Plan en imágenes que podían ser contempladas en todo el Salón.

En la zona central se colocaron las maquetas, cartelería y fotografías alusivas, mientras que en la parte izquierda se ubicó la zona de información, donde se pudieron recoger las "Guías" y folletos que se han editado en 2006, dentro de la **Campaña de prevención de accidentes**, destinados tanto a los usuarios de la náutica de recreo, como al mantenimiento y a las normas de seguridad de las embarcaciones. En esta ocasión se hizo especial referencia a la nueva web de Salvamento Marítimo (www.salvamento-maritimo.es) que contiene, por sección

Se mostraron los
nuevos medios del Plan
Nacional de
Salvamento 2006-2009

nes, lo más importante de las actividades diarias de la misma.

Además, los técnicos informaron de las diferentes cuestiones relativas a las titulaciones y a la entrada en vigor de la nueva disposición sobre radiocomunicaciones marítimas referidas a la náutica de recreo, así como los requerimientos y consejos en dichas materias para desarrollar actividades náutico-deportivas, tal es el caso del alquiler de embarcaciones o el uso de artefactos en playas.

Más servicios

Cabe destacar la presentación de los nuevos medios de Salvamento Marítimo que han entrado en servicio en el noroeste de la península, especialmente el área del Dispositivo de Separación de Tráfico de Finisterre, del tercer buque polivalente **"Don Inda"**, sin duda el mejor de Europa y uno de los más completos del mundo, al que seguirá un **buque gemelo** en construcción. Ambos contratados a astilleros Zamacona con 80 metros de eslora, ca-

"Se han duplicado los recursos en Canarias y las costas españolas": Felipe Martínez, director general de la Marina Mercante

pacidad de tiro de bolardo de 234 toneladas y de recogida superior a 1.749 metros cúbicos con un presupuesto de 68,5 millones de euros. Y están en servicio el **"Luz de Mar"** y el **"Miguel de Cervantes"**, construidos en Astilleros Armón, operativos en las islas Canarias y en la zona del Estrecho de la península.

También se mostraron las nuevas **Salvamares**, que son las embarcaciones que intervienen en un mayor número de emergencias. En la presente legislatura, Fomento dota a Salvamento Marítimo de nueve embarcaciones de este tipo. Actualmente el número total de unidades es de cuarenta y nueve. Igualmente, la dotación de un **buque de gran capacidad de recogida de**

residuos (2.500 a 3.000 metros cúbicos) y el pleno funcionamiento de seis nuevas bases logísticas para el almacenamiento, gestión y transporte estratégico de lucha contra la contaminación.

Se prevé la puesta en servicio de **nuevos helicópteros**, tipo "Helimer" y tres **aviones polivalentes**, uno de ellos ya realiza pruebas en el aire, procedentes de la compañía EADS-CASA de Sevilla, con el objetivo de realizar misiones de búsqueda y salvamento, prevención, lucha contra la contaminación marítima y vigilancia del intenso tráfico que surca los 8.000 kilómetros de costa españoles.

La presencia de la Dirección General de la Marina Mercante y Salvamento Marítimo se hizo patente de cara al sector en las reuniones celebradas durante el desarrollo del Salón. De las mismas, cabe destacar la celebrada con los representantes de la **Asociación de Industrias Náuticas (Adin)**, en la que se mantuvo un interesante y amplio intercambio de opiniones sobre los aspectos que preocupan al sector, como pueden ser las titulaciones náuticas, los requerimientos en materia de seguridad e inspección, la citadas ra-



El **"Luz de Mar"**, en servicio en las islas Canarias, y su gemelo el **"Miguel de Cervantes"**, que cubre la zona Sur-Estrecho, son los dos primeros buques polivalentes de Salvamento Marítimo en funcionamiento. A éstos se acaba de unir el **"Don Inda"**.

diocomunicaciones marítimas o las nuevas disposiciones legales aprobadas o en proyecto.

"Anclas de Plata" al rescate de emigrantes

Como cada año, también se entregaron las **"Anclas de Plata"**, concedidas por **Radio Nacional de España (RNE)** y patrocinadas por la Dirección General de la Marina Mercante y Salvamento Marítimo del Ministerio de Fomento. El acto, que se transmitió a través del programa **"Españoles en la mar"**, emitido a través de **Radio Exterior de España (REE)**, fue presentado por su director, **Antón Luaces**.

La XI edición se concedió a **"las tripulaciones de Salvamento Marítimo con base en Canarias"**, en reconocimiento a la gran profesionalidad y excepcional labor humanitaria desarrollada en operaciones de salvamento de inmigrantes". Desde enero a octubre de 2006 estas dotaciones rescataron a 28.041 personas en toda España; de ellas 23.577 en el archipiélago canario.

En primer lugar, recibió el premio **Alberto Candela**, patrón de la **"Salvamar Alpheratz"** en representación de la empresa pública **Remasa**. Agradeció éste el galardón, destacando que a la gran organización y dirección que existe detrás para llevar a cabo su tarea.

A continuación lo recogió **Joaquín Castro Dourado**, capitán del buque de salvamento **"Conde de Gondomar"**, en nombre de **Remolcanosa**. Su jefe de operaciones, **Gumersindo García**, puso de manifiesto la estrecha colaboración "de todos nuestros tripulantes que han logrado rescatar a más de mil personas en los últimos meses. Si salvar vidas es muy gratificante, salvar vidas en la mar, en el entorno en

Boluda, Remasa y Remolcanosa recibieron las "Anclas de Plata" de RNE a la labor de las tripulaciones de Salvamento Marítimo con base en Canarias



Alberto Candela, patrón de la **"Salvamar Alpheratz"** en representación de la empresa pública Remasa, recibe el premio de manos del director general de la Marina Mercante, Felipe Martínez.



A Joaquín Castro Dourado, capitán del buque de salvamento **"Conde de Gondomar"** de Remolcanosa, le entregó el galardón el subdirector de Radio Exterior de España, Pedro Fernández Céspedes.



Ángel María Lecertúa, capitán del buque de salvamento **"Punta Tarifa"** de Boluda, recogió el **"Ancla de Plata"** de manos de la directora de Salvamento Marítimo, Pilar Tejo.



El premio **"Ancla de Plata"**, a título póstumo, concedido a Joaquín Ortiz de Zárate, lo recogió su viuda, María Dolores Caballero, a la que acompañaban sus hijas Raquel y Laura Ortiz de Zárate.

A título póstumo también se le concedió un “Ancla de Plata” a Jorge Luis Reyes, que recibió su hijo, Felipe Reyes.



Los premiados, con el director general de Marina Mercante, la directora de Salvamento Marítimo y el subdirector de Radio Exterior de España.



El subdirector de Radio Exterior de España, Pedro Fernández Céspedes, reconoció el esfuerzo de las tripulaciones de Salvamento Marítimo, “una labor muchas veces inexistente para la sociedad”.



Presentó y transmitió el acto el director del programa “Españoles en la mar” de Radio Exterior de España, Antón Luaces.



que nos movemos, es doblemente gratificante”.

En tercer lugar se entregó el galardón a **Ángel María Lecertúa**, capitán del **buque de salvamento “Punta Tarifa”**, de Boluda. El **director de Inspección, Jorge Huete**, subrayó que las tripulaciones son las auténticas protagonistas de una ingente labor de la que se sienten orgullosos, aunque por el bien de todos desearían que este penoso éxodo fuese a menos o dejara de existir.

También se otorgó el “Ancla de Plata”, a título póstumo, a **Joaquín Ortiz de Zárate** (Tito), fallecido trágicamente el 8 de julio de 2006 en Tenerife, en accidente de helicóptero, “en recuerdo a toda una vida de profesionalidad, entrega y valor”. En su memoria, recogió el premio, su viuda, **María Dolores Caballero**, que estuvo acompañada por sus hijas Raquel y Laura Ortiz de Zárate. María Dolores dijo que Joaquín estaría muy contento desde arriba por este reconocimiento a su labor profesional. Quiso aprovechar la ocasión para expresar su orgullo de haber compartido la vida con una persona que era tan generosa y que hizo tanto por los demás.

A título póstumo se entregó otra “Ancla de Plata” a **Jorge Luis Reyes**, técnico de mantenimiento aeronáutico, fallecido en el mismo helicóptero que Joaquín, “en recuerdo a toda una vida de entrega y celo profesional, velando por la seguridad en las misiones de rescate”. **Felipe Reyes**, en nombre de su familia, quiso dar las gracias a RNE y a Salvamento Marítimo por su capacidad de reconocimiento de la importante tarea de servicio que realizó durante doce años, salvando vidas humanas. “Él estaría muy orgulloso de nosotros.”

Joaquín Ortiz de Zárate y Jorge Luis Reyes, “Anclas de Plata” a título póstumo

25.000 personas salvadas

El subdirector de REE, **Pedro Fernández Céspedes**, intervino después para confesar que era un honor partici-



La XI Edición de las “Anclas de Plata” se concedió a las tripulaciones de Salvamento Marítimo con base en Canarias en reconocimiento a la gran profesionalidad y excepcional labor humanitaria desarrollada en operaciones de salvamento de inmigrantes. A “título póstumo”, se les otorgó a Joaquín Ortiz de Zárate y Jorge Luis Reyes, comandante y técnico de mantenimiento aeronáutico de helicópteros de Salvamento Marítimo.

par en la entrega de las “Anclas de Plata”, que tenían un gran prestigio entre la gente de la mar. Un honor que hacía extensible a toda RNE, por convertir este instrumento marino en un símbolo de la esperanza. “Grandes por su naturaleza, heroicos en situaciones extremas han sido, en esta ocasión, los premiados. Las tripulaciones de Salvamento Marítimo con base en Canarias no sólo han aliviado mucho dolor, sino que han evitado la muerte segura de muchos emigrantes que se han lanzado a una aventura incierta. Seguro que no han encontrado lo que buscaban, pero sí han sido recibidos por la ingente labor humanitaria de un grupo de hombres y mujeres de Salvamento Marítimo a los que sólo cabe la felicitación y el reconocimiento, muchas veces inexistente por la sociedad.”

Cerró el emotivo acto el **director general de la Marina Mercante** y

**“Sólo cabe la felicitación y el reconocimiento a las personas que integran Salvamento Marítimo”:
Felipe Martínez**

presidente de la Sociedad de Salvamento Marítimo, Felipe Martínez Martínez, quien felicitó a todos los premiados, a los que rogó la hicieran extensible a todas las tripulaciones y a las familias de los muertos en servicio público, que “no se puede agradecer con palabras”, confesó. “La gran tragedia humanitaria que supone la inmigración en pateras o cayucos”, dijo, “sólo se puede paliar desde la Administración marítima española poniendo el máximo esfuerzo en el salvamento de la vida humana en la mar: se han duplicado los medios materiales en Canarias y en las costas españolas, y se ha multiplicado

por mil el espíritu de solidaridad de tantas gentes que han contribuido de forma decisiva a que esa catástrofe se vea aliviada con el salvamento de 25.000 personas”.

En los programas que se grabaron a continuación intervino, además de los premiados, la **directora de Salvamento Marítimo, Pilar Tejo**, quien puso de manifiesto el “extraordinario esfuerzo que está llevando a cabo el Ministerio de Fomento para hacer frente a este fenómeno y que la navegación por nuestras costas sea cada vez más segura”. También participaron otras personas ligadas al ámbito de la náutica de recreo.

TREINTA AÑOS DE "ESPAÑOLES EN LA MAR" Y ONCE DE LOS PREMIOS "ANCLAS DE PLATA"

Hace once años, fruto de la colaboración entre la Dirección General de la Marina Mercante y Radio Exterior de España (REE), se instituían los premios "Ancla de Plata" con los que, anualmente, se reconocía la labor desarrollada en beneficio de los profesionales de la mar por una persona, una entidad o un organismo. Eran, entonces, los oyentes del programa "Españoles en la Mar", de REE, los que decidían a quién se otorgaba ese premio. La votación para los mismos finalizaba a mediados del mes de julio y su resultado se hacía público en el programa radiofónico –uno de los más antiguos de la radiodifusión española, con más de 30 años de vida– del día 16 de julio, festividad de la Patrona del Mar, la Virgen del Carmen.

Once años, y el pasado 8 de noviembre asistíamos en Barcelona, en la sede del Salón Náutico de la Ciudad Condal, a la entrega de esos premios con la misma ilusión de entonces porque, al fin y al cabo, el acto es, también, la posibilidad del encuentro con los amigos que, por millones de oyentes, nos sintonizan cada día. Entre los receptores del premio figuraban Alberto Candela, patrón de la embarcación "Salvamar Alpheratz"; Gumersindo García, jefe de operaciones de Remolcadora, y Jorge Huete, representante de Boluda. Todos ellos representaban en el acto a las tripulaciones de Salvamento Marítimo con base en Canarias, a las que se premiaba como "reconocimiento a la gran profesionalidad y excepcional labor humanitaria desarrollada en operaciones de salvamento de inmigrantes.

Fue bonito. Pero lo fue más, si cabe, cuando mencionamos los nombres de Joaquín Ortiz de Zárate, comandante del helicóptero "Helimer Canarias", y Jorge Luis Reyes, técnico de mantenimiento aeronáutico, fallecidos ambos en un trágico accidente registrado en aguas canarias cuando el helicóptero que tripulaban se hundió para siempre en la mar, esa mar que, especialmente Joaquín Ortiz de Zárate (Tito), tanto había querido, tanto había temido al mismo tiempo y, a la vez, tantas veces se había entregado para rescatar de ella las vidas de numerosas personas, primero en el "Helimer Galicia" y, más tarde, desde su querida Canarias, en el "Helimer" que lleva el nombre del archipiélago.

Ortiz de Zárate era el piloto del "Helimer Galicia" cuando su vida, junto con las del personal a bordo, co-

rrió un riesgo evidente en el embarrancamiento en la costa coruñesa del petrolero "Aegean Sea" ("Mar Egeo"), hace 14 años. Fui testigo de excepción, porque me encontraba muy próximo al punto en el que Tito izaba, desde la cubierta del petrolero, a los últimos tripulantes en poner a salvo. Aproximadamente a las 10:05 (hora local), intervenía en el programa de la mañana de Radio 1, entonces presentado por Constantino Romero, y decía –lo recuerdo como si fuese ahora mismo– que el "Aegean Sea" estaba partido y que, al producirse vertidos de crudo al mar, podría registrarse una explosión en cualquier momento porque el roce de las chapas inducía a pensar en tal evento. Dicho y hecho. La explosión, tremenda; pero más lo fue la columna de humo y fuego que se levantaba de la estructura del buque al cielo y que tapó, por unos instantes, al helicóptero "Helimer Galicia". Creí, entonces, que allí moriría un amigo, sus compañeros y los tripulantes del petrolero que había salvado. No fue así. Le vi "emerger" de aquel infierno y sólo faltaron las trompetas para anunciarlo. Estaba a salvo, estaban a salvo, y así lo decía a través de Radio 1, después de calificar de "dantesco" lo que estaba viendo, mientras un policía me empujaba sin cuento para alejarme del "Aegean Sea" en una que ya era mañana de frío, viento y lluvia, bien distinta a la que, supongo, sería la del verano en la que Joaquín y Jorge Luis apenas tuvieron tiempo para apretarse al impacto con las aguas canarias. La esposa e hijas de Joaquín (María Dolores Caballero y Raquel y Laura, recogieron las "anclas de plata" que, a título póstumo, les entregaban la Dirección General de la Marina Mercante y Radio Nacional de España a través de Radio Exterior de España. Felipe Reyes, hijo de Jorge Luis, recogió la de su padre.

Es probable que, en 2007, alguien pueda escribir una nueva crónica de la entrega de estos premios. Pero no es menos probable que no se pueda redactar con más sentimiento de pérdida por la desaparición de ese amigo y, sobre todo, ese gran profesional del Salvamento Marítimo que fue Tito. Otros compañeros de la mar, tripulantes de las embarcaciones de Salvamento en Canarias, estoy seguro que le tendrá asimismo presente cuando echen un vistazo a la placa con el ancla de Salvamento Marítimo recibida en Barcelona ese 8 de noviembre de 2006".

Antón LUACES

(Director del programa "Españoles en la mar" de Radio Exterior de España)



Coordinada por el director general de la Marina Mercante y presidente de Salvamento Marítimo, Felipe Martínez (en el centro de la imagen), tuvo lugar una mesa redonda en la que se abordaron los asuntos más importantes del sector.

Ponencias sobre la náutica de recreo

MAYOR SEGURIDAD Y SIMPLIFICACIÓN DE LA DOCUMENTACIÓN

ENHANCED SECURITY AND SIMPLER DOCUMENTATION

Summary: As part of the events organised by the Barcelona Boat Show, a series of round table talks were conducted. These were co-ordinated by the Director General of the Merchant Marine, Felipe Martínez and addressed two major issues: A National Plan for Special Rescue Services for Human Life at Sea and Protection of the Marine Environment 2006-2009 and Flags and Licence Plates for List 7 Recreational Vessels.

Dentro de los actos programados por el Salón Náutico de Barcelona tuvo lugar una mesa redonda, coordinada por el director general de la Marina Mercante, Felipe Martínez, y dos ponencias: el Plan Nacional de Servicios Especiales de Salvamento de la Vida Humana en la Mar y de la Lucha contra la Contaminación del Medio Marino 2006-2009 y el Abanderamiento y la Matriculación de las embarcaciones de recreo en la lista 7ª.

Resumen de la ponencia: “El Plan Nacional de Servicios Especiales de Salvamento de la Vida Humana en la Mar y de la Lucha contra la Contaminación del Medio Marino 2006-2009”: Pilar

TEJO MORA GRANADOS, directora de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima. Entre los aspectos más relevantes que han configurado la actividad de la Administración marítima española, destaca sin duda la

aprobación del Plan Nacional de Salvamento. En este contexto hay que destacar la importancia que la náutica de recreo tiene en éste. Y también, la industria turística, con una fortísima implantación en el litoral y en las playas, cada vez más sensibles a la limpieza de las aguas y costas: en torno a las 300.000 embarcaciones de recreo, a las que se unen, temporal o permanentemente, las que vienen de otros países. A ello hay que añadir que este tipo de actividad suma más emergencias que ninguna otra de las que se desarrollan en la mar.

En síntesis, el Plan está dotado con 1.023 M€, lo que supone multiplicar por 3,5 el total de dotación del anterior Plan 2002-2005. El 50 por 100 (516 M€) de esta dotación corresponde a inversiones, multiplicando por 6,6 las del precedente. El otro 50 por 100 (507 M€) corresponde a la cobertura económica de la operación y mantenimiento y multiplica por 2,3 la del Plan 2002-2005.



El presidente del Salón Náutico, Enrique Puig, entrega la medalla de oro del mismo al director general de la Marina Mercante, Felipe Martínez.

Respuesta de Marina Mercante a las expectativas de los usuarios de embarcaciones de recreo



La directora de Salvamento Marítimo, Pilar Tejo, destacó algunos de los medios materiales y humanos puestos hasta ahora en marcha por el Plan Nacional de Salvamento 2006-2009.

“Actuaciones generales del Plan Nacional de Salvamento Marítimo 2006-2009”: Pilar Tejo

Los medios que se incrementan son los siguientes:

- Cuatro aviones CASA CN235, tres de ellos ya en construcción, uno de los cuales prestará cobertura a la costa del sur y del este peninsular.
- Ocho helicópteros de salvamento, de los que tres AB139 están ya en construcción, de mayor alcance, velocidad y prestaciones que los actuales.
- Cuatro buques polivalentes de salvamento y lucha contra la contaminación. Tres de ellos están ya operativos y el otro entrará en servicio este año.
- Siete buques de salvamento para sustituir a otros tantos fletados y de elevada edad.
- Adquisición de 10 embarcaciones rápidas polivalentes de mayor porte y capacidad que las actuales Salvamares.
- Compra de 16 nuevas Salvamares, diez para creación de nuevas bases y seis para sustituir a las embarcaciones más obsoletas.
- Renovación y ampliación del equipamiento electrónico de todos los Centros de Coordinación de Salvamento.
- Instalación del Sistema AIS, de identificación automática de buques, en toda la costa española.
- Desarrollo de seis bases estratégicas de salvamento y lucha contra la contaminación.
- Implantación de seis bases de actuación subacuática, dos permanentes y cuatro operativas de primera respuesta. Actualmente todas ellas están en servicio.

A la fecha, se encuentra comprometido el 47 por 100 de las inversiones del Plan.

Resumen de la ponencia: “Real Decreto por el que se regula el Abanderamiento y la Matriculación de las embarcaciones de recreo en la lista 7ª”: Sonia BARBEIRA GORDON, jefa del Servicio de Flota de Recreo y Equipos Marinos de la Dirección General de la Marina Mercante. Durante los últimos años se ha producido un importante incremento en el número de embarcaciones de recreo dedicadas a la práctica de actividades de recreo u ocio sin ánimo de lucro, motivado fundamentalmente por la puesta en el mercado de nuevos productos que además de poseer una mejor calidad son más asequibles para los interesados.

La diversificación de esta oferta no ha afectado, sin embargo, a las condiciones mínimas de seguridad, tanto en lo que se refiere a los requisitos técnicos de las embarcaciones de recreo, como en lo que afecta a su comercialización, tal y como lo demuestra el hecho de que dichas embarcaciones vengan avaladas por el marcado CE de conformidad.

La confluencia de todos estos factores, unida al incremento del número de este tipo de embarcaciones inscritas o a inscribir en el Registro de Buques español, ha motivado la necesidad de regular de manera diferenciada los trámites precisos para el abanderamiento y matriculación de este tipo de embarcaciones, desligándolo del procedimiento que se viene siguiendo actualmente y que es el mismo aplicable a cualquier otro tipo de buque, en un afán de responder a las expectativas de los usuarios de estas embarcaciones.

En este contexto, la Dirección General de la Marina Mercante ha desarrollado un nuevo Real Decreto por el que se regula el Abanderamiento y la Matriculación de las embarcaciones de recreo en lista 7.^a, cuya publicación se prevé en el primer semestre de 2007. En líneas generales, este nuevo Real Decreto pretende simplificar los procedimientos de abanderamiento y matriculación para las embarcaciones de recreo de la lista 7.^a mediante:

- Una descentralización del procedimiento.
- La eliminación de ciertos trámites (rol, patente...).
- Simplificación de la documentación que acredita la matriculación.

Quedan excluidos de su ámbito de aplicación las motos náuticas, para las que se seguirá aplicando la Orden de 16 de diciembre, los artefactos náuticos que continuarán siendo regulados por el Real Decreto 1043/2003, de 1 de agosto, y las embarcaciones de recreo que se registren en lista 6.^a para las cuales será de aplicación lo establecido en el Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio. Tampoco será de aplicación a los cambios de lista 7.^a a cualquier otra lista.

En particular, y sin que pretenda ser un listado exhaustivo, las principales modificaciones que se incorporan al procedimiento de abanderamiento y matriculación son las siguientes:

1. El expediente completo se tramita y resuelve íntegramente en la Capita-



Sonia Barbeira Gordon resumió las líneas maestras del Real Decreto por el que se regula el Abanderamiento y Matriculación de las embarcaciones de recreo.

“Regulación del abanderamiento y matriculación de las embarcaciones de recreo en la lista 7.^a”: Sonia Barbeira

- nía Marítima donde se ha solicitado la matriculación y posteriormente se comunica a la DGMM la resolución y la asignación del número de identificación del servicio móvil marítimo (MMSI) y la Licencia de estación de barco (LEB) para su incorporación al Registro de Buques.
2. Se reduce el número de documentos entregados por la Administración para acreditar la matriculación. Por un lado, junto al Certificado de Navegabilidad se emitirá un nuevo Certificado de Registro-Permiso de Navegación y por otro se elimina el Certificado de Valoración y la Licencia de Navegación.
3. El pago de las tasas vendrá en un único instrumento de cobro figurando los conceptos debidamente desglosados.
4. Se elimina el Rol y la Patente, salvo en el caso de las embarcaciones de recreo en 7.^a lista con tripulación asalariada.
5. Se hace obligatoria la renovación del Certificado de Registro-Permiso de Navegación cada cinco años, proce-

diéndose a su cancelación de oficio si no se solicita la renovación en los tres meses previos a la finalización de su periodo de validez.

Asimismo, el Real Decreto recoge el procedimiento de tramitación a seguir por el interesado y la relación detallada de la documentación que éste deberá adjuntar a la solicitud de abanderamiento y matriculación, tanto para aquellas embarcaciones que cuentan con marcado CE como para las existentes que no lo tienen o nuevas construidas por aficionados.

Por último, destacar que los interesados podrán efectuar todas las gestiones vinculadas con su embarcación (transferencias de titularidad, cambios de motor o zona de navegación, cambios de lista, etc.) en cualquier Capitanía Marítima, con independencia de que no sea la Capitanía correspondiente al puerto de matrícula, lo que facilitará al interesado la tramitación de dichas solicitudes y además podrán cambiar el puerto de matrícula cuando soliciten la transferencia de titularidad de una embarcación previamente matriculada en otro puerto distinto al solicitado.

NAUTICAL

Primeros en electrónica para buques

• En equipos

La más completa y mejor selección de equipos y sistemas aplicados a la detección de pesca, navegación, comunicaciones y seguridad del buque.

• En servicio

La red más extensa y profesional para asegurar el funcionamiento y rendimiento de los equipos y sistemas en cualquier parte del mundo donde el buque se encuentre.



Gente de mar

NAUTICAL

NAUTICAL - IUIS ARBULU, S.L. Gomera, 8 • 28700 San Sebastián de los Reyes (MADRID)
Tel. 91 654 94 11 • Fax 91 654 96 00 • e-mail: nautical@nautical.es • www.nautical.es

MADRID • BILBAO • BERMEO • VIGO • LAS PALMAS • BARCELONA • ALGECIRAS • ABIDJAN (C.Marfil) • MANTA (Ecuador) • PANAMÁ • MAHE (Seychelles)

OMI Organización Marítima Internacional



Entre los organismos auditados por la Organización Marítima Internacional estuvieron la Dirección General de la Marina Mercante y la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima. En la fotografía, los auditores con altos cargos de éstos, al final de una de las sesiones de trabajo. (Foto: Miguel CABELLO.)

La Administración marítima, auditada por la OMI

ESPAÑA CUMPLE AMPLIAMENTE LAS OBLIGACIONES INTERNACIONALES

SPAIN COMPLIES COMFORTABLY WITH INTERNATIONAL OBLIGATIONS

Summary: Spain complies comfortably with the obligations arising from international conventions. A number of strong points in the implementation of the conventions as well as opportunities for improvement were described in the results of the IMO Audit. This was carried out in several areas of the Spanish Maritime Administration, including the Ministries for Development, Defence, Environment and Government.

España cumple ampliamente con las obligaciones derivadas de los convenios internacionales, presentando puntos fuertes en la implantación de dichos convenios, así como oportunidades de mejora. Éste es el principal resultado de la auditoría realizada por la OMI a diversos organismos de la Administración marítima española, encuadrados en los Ministerios de Fomento, Defensa, Medio Ambiente y Presidencia.

España ha sido auditada por la Organización Marítima Internacional (OMI) en diciembre de 2006. Esta auditoría forma parte del Plan Voluntario de Auditorías a los Estados miembros, que fue adoptado por la OMI en noviembre de 2003, y al que España decidió presentarse voluntaria junto con un primer grupo de países. De hecho, España ha sido el cuarto país en ser auditado, tras Dinamarca, Reino Unido y Chipre. La auditoría se desarrolló entre los días 11 y 18 de diciembre de 2006.

El objeto de la auditoría ha sido verificar el **grado de implantación por parte de España de los convenios internacionales relativos a la seguridad marítima y a la prevención de la contaminación del medio marino**, para lo que la OMI ha utilizado

OMI Organización Marítima Internacional



Cuatro ministerios y siete organismos fueron auditados por la OMI. En la imagen, una reunión en la sede de la Dirección General de la Marina Mercante. (Foto: Miguel CABELLO.)

como norma de auditoría la Resolución A.973(24), "Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI".

En base a dicho Código se ha evaluado el cumplimiento por España de sus **obligaciones como Parte Contratante de los convenios internacionales**, como Estado de abanderamiento, como Estado ribereño y como Estado rector de puertos.

Para la realización de la auditoría, y debido a que las competencias sobre las áreas auditadas se encuentran distribuidas entre diferentes organismos de cuatro diferentes ministerios, se han visitado las siguientes entidades y centros:

Ministerio de Fomento

- **Dirección General de Marina Mercante** (Sede Central de Madrid, Capitanía Marítima de Cádiz y Capitanía Marítima de Ferrol).

Los organismos auditados forman parte de los Ministerios de Fomento, Defensa, Medio Ambiente y Presidencia

- **Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima** (Centro Nacional de Coordinación de Salvamento en Madrid, Centro de Coordinación de Salvamento de Cádiz y Centro de Coordinación de Salvamento de Finisterre).
- **Ente Público Puertos del Estado** (Madrid).

Ministerio de Defensa

- **Instituto Hidrográfico de la Marina** (Cádiz).

Ministerio de Medio Ambiente

- **Dirección General de Costas** (Madrid).

- **Instituto Nacional de Meteorología** (Madrid).

Ministerio de Presidencia

- **Centro para la prevención y lucha contra la contaminación marítima y del litoral (Cepreco)** (Coruña).

El resultado de la auditoría confirma que **España cumple ampliamente con las obligaciones derivadas de los convenios internacionales, permitiendo identificar puntos fuertes en la implantación de dichos convenios, así como oportunidades de mejora.**

OMI Organización Marítima Internacional



La ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, en la imagen con Esteban Pacha (a su izquierda), que en abril de este año asumirá las funciones de director general de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Móviles por Satélite (Imso) y el nuevo director de la División del Medio Marino de la OMI, Miguel Palomares, durante la visita que ésta realizó a la sede de la Organización en Londres, el 7 de noviembre de 2006.

El español Miguel Palomares

NUEVO DIRECTOR DE LA DIVISIÓN DEL MEDIO MARINO DE LA OMI

NEW DIRECTOR OF IMO MARINE ENVIRONMENT DIVISION

Summary: Mr. Miguel Palomares of Spain has been appointed Director of the Secretariat's Marine Environment Division, by the Secretary General of the International Maritime Organization (IMO). The new appointment was effective from 1 January 2007.

El español Miguel Palomares ha sido nombrado por el secretario general de la Organización Marítima Internacional (OMI), director de la División del Medio Marino de esa Organización con efectos del 1 de enero de 2007.

Se trata de la primera ocasión en que un español ostenta un puesto de director de la OMI, y en particular para España, las

funciones de la División del Medio Marino de la Organización relativas a la prevención y lucha contra la contaminación marina resultan del mayor inte-

rés. Dicha División es responsable de la gestión del Convenio MARPOL y otros convenios internacionales de gran trascendencia para nuestro país.

Miguel Palomares es ingeniero naval y ha desarrollado su carrera profesional en la OMI desde 1986 desempeñando distintas funciones como funcionario técnico, jefe de la Sección de Tecnología Marina y director adjunto de la División del Medio Marino. Bajo esta última responsabilidad ha dirigido la Subdivisión de Lucha contra la Contaminación y de Coordinación de la Cooperación Técnica, desde donde ha coordinado, a nivel mundial, proyectos de lucha contra la contaminación y de cooperación técnica en este ámbito. Hasta muy recientemente ha sido miembro del Consejo Ejecutivo de la Royal Institution of Naval Architects (RINA) y fue presidente de la División Regional de RINA para Londres y el Suroeste de Gran Bretaña de 2002 a 2005.

Con su nombramiento, Miguel Palomares se sitúa en el segundo nivel jerárquico de la OMI bajo la superior dirección del secretario general E. Mitropoulos. La OMI se estructura en **cinco Divisiones**: Seguridad Marítima, Medio Marítimo, Administración, Conferencias y Cooperación Técnica

OMI Organización Marítima Internacional



Patrullas marítimas para vigilancia de actividades ilícitas a bordo de buques.

España suscribe los Protocolos de Enmienda al Convenio SUA

MEJORA LA PROTECCIÓN DE LA SEGURIDAD MARÍTIMA

ENHANCEMENTS TO MARITIME SECURITY

Summary: The Council of Ministers has authorized the signing of the Protocol of 2005 to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation (SUA 1988) and the Protocol of 2005 to the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Fixed Platforms Located on the Continental Shelf (SUA PROT 1988).

El Consejo de Ministros ha autorizado la firma del Protocolo de Enmienda de 2005 al Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima (Convenio SUA) de 1988 y del Protocolo de Enmienda de 2005 al Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental (Protocolo SUA) de 1988.

Los Protocolos de Enmienda a los llamados “instrumentos SUA”, se adoptaron en Londres entre el 10 y el 14 de octubre de 2005 mediante Conferencia Diplomática convocada por la Organización Marítima Internacional (OMI). Tales instrumentos tienen por objeto **mejorar la protección de la navegación marítima** y su propósito principal es **asegurar que los Estados firmantes tengan capacidad para perseguir de manera efectiva a las personas que realicen actos ilícitos en el ámbito marítimo tipificados en los acuerdos.**

La revisión de los instrumentos SUA se sitúa en el marco de la protección marítima en general, y de la lucha internacional contra el terrorismo y la proliferación de armas de destrucción masiva en particular. Los Protocolos de Enmienda amplían los supuestos considerados ilícitos por los tratados originales. Así ocurre con lo referente a dos elementos esenciales del Protocolo de Enmienda de 2005 del Convenio SUA: la **definición de transporte** y la **visita a buques** con pabellón de un Estado firmante.

Respecto a la definición de transporte, la enmienda incluye nuevos supuestos delictivos entre los que cabe destacar **usar en un buque, o descargar desde él, o transportar, cualquier tipo de explosivo que cause o pueda causar la muerte o lesiones graves.**

En cuanto a los **procedimientos y supuestos de cooperación entre Estados** cuando las autoridades de uno de ellos desean visitar un buque del pabellón de otro por tener dudas razonables de que en ese buque se ha cometido o se va a cometer alguno de los delitos enunciados en el Convenio, el Protocolo de Enmienda de 2005 ha **ampliado sensiblemente su contenido** permitiendo una capacidad de actuación mayor a los Estados respecto a los buques en alta mar.

Se incorpora un nuevo artículo en el que se establece que **ninguno de los delitos regulados en estos**

OMI Organización Marítima Internacional

tratados puede ser considerado como delito político a efectos de extradición. Se establece también como excepción a la extradición que ésta se haya solicitado por motivos de nacionalidad, raza, sexo, religión, origen étnico u opinión política, además de varios mecanismos de asistencia jurídica internacional en materia de práctica de pruebas o de otras diligencias judiciales en el territorio de otro Estado.

Delitos

El Protocolo de Enmienda al Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental, de 1988, amplía los supuestos considerados ilícitos por los Tratados originales y cabe destacar el nuevo **artículo 2 bis** que

Mayor capacidad para perseguir a quienes realicen actos ilícitos tipificados en los acuerdos

amplía los supuestos de los delitos incluidos en el Protocolo original.

Así, se considera que una persona comete un delito cuando ilícita e intencionadamente lleva a cabo un acto que, por su naturaleza, su objetivo o su contexto, tiene por objeto **intimidar a una población u obligar al Gobierno de un Estado o a una organización internacional a hacer o dejar de hacer algo**. También cuando se use en un buque o en una plataforma fija, o descargue desde un buque o una plataforma fija, cualquier tipo de explosivo, material radiactivo o arma BQN de forma que cause o pueda causar la

muerte o daños o lesiones graves. Además, se incluyen como **delitos la lesión o muerte ilícita e intencionada** de cualquier persona en relación con la comisión de cualquier delito, tanto a bordo de un buque como en una plataforma fija.

En cuanto a la **entrada en vigor**, el Protocolo de 2005 relativo al Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima lo hará noventa días después de que doce Estados lo hayan firmado sin reserva de ratificación, aceptación o aprobación, o hayan depositado un instrumento de ratificación, aceptación o aprobación ante el secretario general de la OMI. En el caso del "Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental", una vez que las enmiendas de 2005 al Convenio SUA estén en vigor será necesaria la ratificación de tres Estados parte del Protocolo SUA para su entrada en vigor. En 2005, cuando se adoptaron los Protocolos de Enmienda a los "instrumentos SUA", el Convenio SUA original contaba con 126 Partes Contratantes (82,12 por 100 del tonelaje de la flota mundial) y el Protocolo SUA con 115 (76,71 por 100 del tonelaje de la flota mundial).

En la Conferencia Diplomática sobre la Revisión de los Tratados SUA participaron representantes de **74 Estados** Parte del Convenio SUA, 70 Estados Parte del Protocolo al Convenio SUA, un Estado Asociado de la OMI y observadores de cuatro organizaciones intergubernamentales y nueve no gubernamentales.

Esteban PACHA VICENTE

(Consejero de Transportes en Londres. Representante de España ante la OMI)



El Protocolo SUA extiende las disposiciones del Convenio SUA a las plataformas fijas en alta mar.



Los capitanes marítimos de toda España y altos cargos de la Administración participaron en las Jornadas, presididas por el director general de la Marina Mercante.

Jornadas de Capitanías en Segovia

NUEVA NORMATIVA Y CAMBIO EN LA ORGANIZACIÓN

NEW LEGISLATION AND CHANGES TO ORGANIZATION

Summary: The new regulations and ministerial orders currently being drawn up, as well as those still in the planning phase, and which are likely to affect the organization and implementation of new legislation were among the topics discussed in the Maritime Captainty Conference organised by the General Directorate of the Merchant Marine in Segovia.

Los nuevos reglamentos y órdenes ministeriales que están preparándose o en fase de proyectos y que van a su poner un cambio en la organización y en la aplicación de la legislación, diferente del actual, fueron algunos de los principales asuntos que se abordaron en las Jornadas de Capitanías Marítimas de la Dirección General de la Marina Mercante, que se llevaron a cabo en Segovia.

Durante tres días, Segovia acogió las Jornadas de Capitanías Marítimas, organizadas por la Subdirección General de Seguridad Marítima y Contaminación. Presididas y clausuradas por el **director general de la Marina Mercante, Felipe Mar-**

tínez, contaron con la asistencia de casi medio centenar de personas entre capitanes marítimos y altos cargos de la Administración marítima y en ellas se debatió, entre otros asuntos de su competencia, sobre la nueva normativa y el cambio de modelo organizativo.

Así, desde la **Subdirección General de Seguridad Marítima y Contaminación** se habló sobre **contaminación marítima**, en concreto sobre el Sistema Nacional de Respuestas. En la actualidad existe un proyecto de Real Decreto (RD) que regulará que ante un caso de contaminación marina procedente de buques, los planes de actuación en la mar se vean complementados con la respuesta en tierra. Así como del proyecto de Orden Ministerial (OM) que regulará las condiciones de seguridad y prevención de la contaminación en las operaciones de avituallamiento de combustible a los buques en puerto por medios flotantes.

También se informó del proyecto de RD que regula las condiciones de seguridad y prevención de la contaminación en los trabajos de desguace de buques y otros artefactos flotantes.

En cuanto a la **seguridad marítima**, se abordó el tema de la excepción del servicio de practica a los puertos que no fueron incluidos en la primera resolución de la Dirección General de

Se actualizarán las atribuciones de las titulaciones profesionales de la marina mercante y de recreo

Marina Mercante (DGMM), para que puedan otorgarse las exenciones a capitanes y buques. Además se informó de la inclusión en los tres contratos de líneas de interés público, como uno de los deberes del contratista, de la obligatoriedad de la realización de ejercicios reales de salvamento y abandono de buque.

Otro de los compromisos fue la creación de un grupo de trabajo para temas de buceo profesional por la DGMM y las Escuelas de Formación Profesional y asesorado por la Armada. Por otra parte se informó que Salvamento Marítimo realizará la labor de radioavisos náuticos, cosa que hasta el momento hacía el Instituto Hidrográfico de la Marina.

En cuanto al control del tráfico marítimo se informó de la entrada en vigor de las Zonas Marinas Especialmente Sensibles (ZMES) de las islas Canarias; del Dispositivo de Separación de Tráfico de Buques (DST) de cabo de Gata y que para el control del tráfico se realizará un despliegue del sistema automático de identificación de buques (AIS) y su instalación en los centros de Salvamento Marítimo y Ca-

PROYECTOS

En **formación marítima y titulaciones profesionales** se informó sobre el proyecto de un RD que modificará el RD 2062/1999 que actualiza atribuciones de las titulaciones profesionales de la Marina Mercante y de una OM que haría lo mismo con las titulaciones de recreo. También se explicó que existe un proyecto de OM que implantaría la necesidad de estar en posesión de un certificado de especialidad de operador de radiocomunicaciones de corto alcance para embarcaciones de pesca local.

Respecto al **registro de buques** se dio a conocer un proyecto de RD por el que se regula el abanderamiento de las embarcaciones de recreo en la lista séptima del Registro de Buques; con ello se pretende que las embarcaciones lleven la mínima documentación y que los trámites se puedan realizar en cualquier Capitanía, con el fin de aligerar los procedimientos y su sencillez, aunque siempre dentro del máximo respeto a la seguridad marítima.

Desde la **Subdirección General de Normativa Marítima y Cooperación Internacional** se expuso el estado de tramitación de las normas más relevantes que afectan a Marina Mercante, con especial incidencia en el Proyecto de Ley

General de la Navegación Marítima; de la necesidad de formación específicamente dirigida a las cuestiones prácticas y peculiares de la Marina Mercante, en materia de Procedimiento Administrativo, y de la necesidad de homogeneización en materia de procedimientos sancionadores y creación de una estructura sancionadora en Capitanías Marítimas.

La **Subdirección General de Normalización de Buques y Equipos** informó sobre el futuro reglamento de buques pesqueros de eslora L menor de 24 metros, del Anexo VI de MARPOL, y del excelente resultado obtenido en las auditorías que la Organización Marítima Internacional (OMI) realiza a los Servicios Centrales de la DGMM, y en diversas Capitanías Marítimas.

Y por último, aunque no por ello menos importante, la **Subdirección General de Coordinación y Gestión Administrativa** expuso sus proyectos para la adecuación de puestos de trabajo en Capitanías Marítimas, el plan de formación para 2007, la previsión de bienes inmuebles y edificios, la situación del proyecto de homogeneización y simplificación de procedimientos administrativos, y las actuaciones en curso y previstas de sistemas informáticos.

pitánías Marítimas, y de la creación de una comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marí-

timos, recogida ya en un proyecto de OM.

Por último, dentro del apartado de seguridad marítima, también se señaló que existe un proyecto de OM regulador de la función y composición de los equipos de evaluación que han de actuar ante emergencias marítimas a bordo de los buques y en las aguas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

Referente al **tráfico marítimo** y, concretamente a las líneas de cabotaje insular, se indicó el mantenimiento de los requisitos del artículo 6 del Real Decreto 1466/1997, de 19 de septiembre, y de la modificación del DUE (Documento Unificado de Escala) para incorporar el Código PBIP (Protección de Buques e Instalaciones Portuarias contra actos hostiles y amenazas).

Beatriz BLANCO



En el transcurso de las sesiones de trabajo se abordaron los asuntos más importantes que están en marcha o en proyecto en el área de la marina mercante.



La directora de Salvamento Marítimo entregó una metopa al capitán del buque "Don Inda", en presencia del director del Centro Nacional de Salvamento Marítimo.

Reunión de jefes de Centros de Salvamento Marítimo en Bilbao

BALANCE DEL CUMPLIMIENTO DEL PLAN NACIONAL

REVIEW OF THE NATIONAL PLANS

Summary: An initial review of progress and compliance in the Strategic and National Marine Safety Plans 2006-2009 was the primary objective of the three-day meeting of the Heads of the Maritime Rescue Centres, recently held in Bilbao. The ambitious project funded with some 1,000 million Euros is now beginning to bear its first results.

Un primer balance del desarrollo y grado de cumplimiento del "Plan Estratégico" y del "Plan Nacional de Salvamento Marítimo 2006-2009", ambicioso proyecto dotado con un presupuesto de unos 1.000 millones de euros, que empieza a dar sus primeros frutos, ha sido el primer objetivo de la reunión de jefes de Centros de Salvamento Marítimo que se ha celebrado durante tres días en Bilbao.

La capital vizcaína se convirtió en anfitriona de la reunión de jefes de Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo y de la dirección de Salvamento Marítimo. En ella participaron más de una treintena de asistentes, entre los que se encontraban los veintidós directores responsables de los centros de toda España, los cuatro directores de departamento y la directora de la Sociedad de Salvamento

y Seguridad Marítima, así como los responsables de la Administración marítima en el Cantábrico, en Santander, Bilbao y Pasajes y el propio director general de la Marina Mercante y presidente de Salvamento Marítimo.

La directora de Salvamento Marítimo, Pilar Tejo, fue la encargada de inaugurar este encuentro nacional. En su exposición esbozó un primer balance del

desarrollo y grado de cumplimiento del "Plan Estratégico" y del "Plan Nacional de Salvamento Marítimo 2006-2009", un ambicioso proyecto dotado con un presupuesto de unos 1.000 millones de euros, que empieza a dar sus primeros frutos.

Dos son los objetivos principales de estos encuentros anuales, según explica **Pedro Sánchez, director del Centro Nacional de Coordinación de Salvamento Marítimo (CNCS)**. Por un lado, poder convivir todos los responsables al menos durante un par de días y, por otro, mantener un intercambio de cuestiones generales para poderlas discutir y ponerlas en común. La periodicidad de estos encuentros de ámbito nacional es anual, si bien este espacio de tiempo se reduce en caso de que surjan cuestiones puntuales en una zona determinada, que aconseje la celebración de reuniones en el ámbito regional.

Muchos e interesantes fueron los temas tratados en estos tres días pero cabe señalar, por un lado, el intercambio de experiencias profesionales y humanas y, por otro, de los avances técnicos. Entre estos

últimos, resalta la evaluación del **sistema AIS**, un nuevo Sistema de Identificación Automática de buques en frecuencia VHF, que está dando resultados altamente valorados y que viene a reducir y optimizar considerablemente la tarea de seguimiento del tráfico marítimo alrededor de nuestras costas. También se habló de la necesidad de adecuar los equipamientos electrónicos a las nuevas tecnologías, ya que muchos de ellos, datan de hace más de una década y han quedado obsoletos, para lo que se presentó el programa de renovación de equipamiento técnico.

Protagonistas

Y por supuesto, se habló de los protagonistas del año 2006, los centros de Canarias y sus intervenciones en rescate de personas que pretendían llegar a costa española en pateras y cayucos. **El volumen de rescate ha sido espectacular**, ya que el personal de Salvamento Marítimo ha llevado a puerto a más de 37.000 personas.

En las intervenciones posteriores a la inauguración de Pilar Tejo, participaron expertos de cada uno de los departamentos que componen el equipo. Así, el primer día, le tocó el turno al departamento de **Recursos Humanos**. En esta primera jornada, Enrique Fernández, Alfredo García y Carlos Donnay, hablaron respectivamente del “Plan de Formación”, “Gestión del Conocimiento”, “Plan de Recursos Humanos” e “Incorporación de nuevo personal. OEP 2006”. Precisamente, este último apartado fue uno de los que más interés suscitó, ya que, entre otros aspectos, se abordó el tema de la necesidad de ampliar la plantilla en puestos determinados, realidad siempre compleja ya que esta partida, como todas, depende de los Presupuestos del Estado, según recordó Pedro Sánchez.

El Departamento de **Operaciones** fue el encargado de finalizar esta primera jornada. Xaquín Maceiras y Gracia Alburquerque fueron los encargados de hablar sobre las “Alertas MARCOAST” en Galicia y del “Acuerdo de Colaboración con FEIQUE”.

La segunda jornada comenzó con la intervención de **Jesús Uribe, jefe del departamento de Operaciones**, quien habló de: “Avances en diseño, construcción y entrada en servicio de nuevas unidades”; “Previsión Mensual de Actividades – Programas de ejercicios y entrenamientos”, y del avance del proyecto del “Plan Marítimo Nacional”. El colofón de esta primera parte

Adecuación de los equipamientos electrónicos a las nuevas tecnologías

de la jornada fue la visita a una de las nuevas unidades presentadas, el **“Don Inda”**, que se encontraba atracado en el puerto exterior de Santurce. A bordo de este moderno y avanzado buque de salvamento y lucha contra la contaminación, todos los asistentes a las jornadas tuvieron la ocasión de contemplar los últimos adelantos en la tecnología naval y de enorgullecerse porque la Administración marítima española se haya dotado de unidades de estas características.

La sesión de la tarde la iniciaron los representantes del **Centro Nacional de Coordinación de Salvamento** con las intervenciones de Rafael Carrero y Pedro Sánchez, seguidos de Aníbal Carrillo y Miguel Zea, de los Centros de Las Palmas y Almería respectivamente, quienes abordaron los temas: “Radioavisos, Servicio Nacional”; “ESEOO, finalización y puesta en servicio de los productos desarrollados”; “Debriefing, casos analizados, resultados y continuidad”; “Resúmenes de emergencias, cumplimentación de Carpetas”; “Formación Flota Pesquera, charlas y acercamiento” y “Vigilancia Aérea, resultados de la primera experiencia y expectativas”.

Y la jornada finalizó con la intervención del **director del departamento Econó-**

mico Financiero, José Antonio Pérez, quien habló del Marco Presupuestario del año 2007 y del sistema de gestión de la Calidad.

El último día, la abrió el Departamento de **Telecomunicaciones e Informática** y Fernando Bregón fue el encargado de abordar los siguientes temas: “Red AIS–finalización de la implantación”; “Equipamientos electrónicos –Situación del Plano de renovación”; y “SIGO, actualizaciones, avances y novedades y estadísticas”. Alfonso R. de Lobera y Jesús Uribe, del Departamento de Operaciones hablaron, seguidamente, de “AIS, Safeseanet, VTMS” y “VTS, Control de Tráfico Marino”.

La última intervención en las jornadas fue la del área de **comunicación** con la intervención de Pedro Echeverría, quien habló del “Plan de Comunicación: avances y desarrollo” con los avances en el conocimiento por parte de la sociedad de la actividad de Salvamento Marítimo.

Finalmente fue el **presidente de Salvamento Marítimo y director general de la Marina Mercante, Felipe Martínez**, quien transmitió a los participantes su satisfacción por estar una vez más trabajando todos al unísono en la tarea de conseguir una Administración marítima moderna y unida, con un servicio de Salvamento Marítimo eficaz, superando en muchos casos los niveles europeos, y animando a los presentes a seguir en esta línea de trabajo en equipo, clausurando oficialmente las jornadas.

Beatriz BLANCO



Como colofón a una de las jornadas, los jefes de Centros de Salvamento Marítimo visitaron el nuevo buque polivalente “Don Inda”, atracado en el puerto exterior de Santurce y que presta sus servicios en Galicia.

Entrega de los premios Anave de periodismo



De izquierda a derecha: Mario Crespo, premio accésit; Felipe Martínez, director general de la Marina Mercante; Salvador de la Encina, portavoz del grupo socialista en la Comisión de Fomento y Vivienda del Congreso de los Diputados; Luis Pedro Villameriel, secretario general técnico del Ministerio de Justicia; Pedro Machado, primer premio; Jimena Hernando, accésit; Esmeralda Gayán, primer premio, y Alejandro Aznar, vicepresidente de Anave.

EL TRÁFICO PORTUARIO ESPAÑOL SIGUE CRECIENDO

STEADY INCREASE IN SPANISH PORT TRAFFIC

Summary: The Association of Spanish Ship-owners (Anave) has awarded its Journalism Awards 2006 to Esmeralda Gayán for her piece on the naval industry and Asia "La industria naviera navega rumbo a Asia" published in "Moneda Única" and to Pedro Machado, for his piece "Mercantes rumbo al paraíso" (Merchants heading for Paradise) published in the "Diario de Avisos". Both authors shared the first prize of 6,000 Euros. Manuel Carlier, Director General of the Association underlined that "Spanish port traffic continues to grow over the level of GDP".

La Asociación de Navieros Españoles (Anave) ha entregado sus Premios de Periodismo 2006 a Esmeralda Gayán, por su trabajo *La industria naviera navega rumbo a Asia* publicado en la revista "Moneda Única" y a Pedro Machado, por *Mercantes rumbo al paraíso* publicado en el "Diario de Avisos", quienes compartieron el primer premio, dotado con 6.000 euros. Manuel Carlier, director general de la Asociación subrayó que "el tráfico portuario español sigue creciendo por encima del PIB".

La Asociación de Navieros Españoles (Anave) ha entregado sus Premios de Periodismo 2006 a **Esmeralda Gayán**, por su trabajo *"La industria naviera navega rumbo a Asia"*, publicado en la revista "Moneda Única", y a **Pedro Macha-**

do, por *"Mercantes rumbo al paraíso"*, publicado en el "Diario de Avisos", quienes compartieron el primer premio, dotado con 6.000 euros.

Mario Crespo, por *"El ferry Santander-Plymouth, una línea de capital importancia"*, en "Alerta-Diario de

Cantabria" y **Jimena Hernando**, por una entrevista televisada al director general de Anave, sobre la Agencia Europea de Seguridad Marítima, emitida por Intereconomía Televisión, recibieron los dos accésits (2.000 euros cada uno).

En ausencia del presidente de Anave, Juan Riva, presidió el acto el vicepresidente, Alejandro Aznar. **Manuel Carlier, director general de la Asociación**, presentó un avance de datos sobre la evolución de la flota mercante española y el comercio marítimo en 2006. El tráfico total en los puertos de interés general ascendió a casi 460 millones de toneladas (+ 4,2 por 100), que resulta importante, pero sensiblemente inferior a los crecimientos de 2004 y 2005 (casi 7,5 por 100 en ambos casos). Es importante resaltar que nuevamente el tráfico portuario español aumentó más que el PIB nacional (+ 3,8 por 100 según datos provisionales). Como en años anteriores, las mercancías en contenedores fueron las que experimentaron el mayor crecimiento (+9,1 por 100), alcanzando 124 millones de toneladas y 12,0 millones de TEU.

La **flota mercante de pabellón español ha aumentado el número de buques en 8 unidades y el tonelaje en un 6,9 por 100**. En conjunto, a 1 de diciembre de 2006, las navieras españolas controlan un total de 289 buques, con 4,365 millones de toneladas de arqueo. Operan bajo pabellón español 175 de estos buques, con 2,311 millones de GT, habiendo aumentado en 6 unidades y un 3,6% por 100 del arqueo. Por su parte, 114 buques, que totalizan 2,054 millones de GT, operan bajo banderas extranjeras. El tonelaje de esta parte de la flota, como ya ocurriese en 2005, aumentó en mayor medida, en este caso en un 10,9 por 100.

El ligero descenso que experimentó la flota de las navieras españolas en 2005 se ha compensado con creces en 2006, explicó Carlier. Esto se debe a que las empresas navieras españolas han continuado su actividad inversora en el sector y a que se van resolviendo paulatinamente las dudas que los cambios laborales suscitaron sobre la futura competitividad del Registro de Canarias. No obstante, y dado que aún subsisten en alguna medida las dificultades para la contratación de tripulantes extranjeros en los buques de pabellón español y que otros registros comunitarios, como Malta, Chipre o Madeira, ofrecen una mayor flexibilidad laboral, las empresas españolas, por el momento, también en 2006 apostaron en mayor

Esmeralda Gayán y Pedro Machado, compartieron el primer premio

medida por el uso de registros extranjeros para la incorporación de sus nuevas unidades.

También se refirió a algunos de los últimos accidentes marítimos, resaltando *el excelente trabajo realizado en ambos casos por los servicios de Salvamento Marítimo y la importancia de disponer de medios humanos y físicos adecuados para responder a estas emergencias*. Señaló, asimismo, la importancia de la ratificación de los Convenios Internacionales "Bunker" (sobre contaminación por combustible, que España sí ha ratificado, pero no ha entrado aún en vigor) y "HNS" (sobre contaminación por sustancias nocivas y peligrosas, que España aún no ha ratificado), para asegurar la de-

bida compensación de los daños producidos.

Intervinieron a continuación el **director general de la Marina Mercante, Felipe Martínez**, quien habló de la importancia del sector cara a los medios de comunicación, no sólo desde el punto de vista económico, sino social y del desarrollo sostenible, y **el portavoz de Grupo Parlamentario socialista en la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados, Salvador de la Encina**, que detalló los pasos que su Grupo está llevando a cabo para conseguir un acuerdo sobre las modificaciones de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Entregó los premios y cerró el acto el **vicepresidente de Anave, Alejandro Aznar**, quien destacó *la creciente importancia del comercio marítimo para España y la necesidad de contar con un mayor apoyo institucional para que la flota y la actividad naviera en nuestro país se acompañen mejor con el crecimiento de nuestro comercio marítimo*.



En 2006, la flota mercante de pabellón español ha aumentado el número de buques en ocho unidades y el tonelaje en un 6,9 por 100.

Por el Ejército del Aire

CONDECORACIÓN A SALVAMENTO MARÍTIMO EN PALMA DE MALLORCA



De izquierda a derecha: general jefe del Estado Mayor en Baleares, José Pina; jefe de Salvamento Marítimo en Palma, Miguel Félix Chicón Rodríguez; teniente coronel jefe del 801 Escuadrón del SAR Palma, Fernando Delgado Cobos; general segundo jefe del Estado Mayor, Federico Lázaro; capitán de Navío jefe del Sector Naval, Francisco Javier Jáuregui.

DECORATED HONOURS FOR MARITIME RESCUE IN PALMA DE MALLORCA

Summary: The Head of the Maritime Rescue Co-ordination Centre in Palma de Mallorca, Miguel Félix Chicón Rodríguez, received a medal from the Coronel Chief of the Son Sant Joan Air Base, Manuel Fernández-Roca Teigell, and the Lieutenant Coronel Chief of the 801 SAR Squadron Palma, Fernando Delgado Cobos in recognition of the close co-operation between the institutions.

El jefe del Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo en Palma de Mallorca, Miguel Félix Chicón Rodríguez, recibió del coronel jefe de la Base Aérea de Son Sant Joan, Manuel Fernández-Roca Teigell, y del teniente coronel jefe del 801 Escuadrón del SAR Palma, Fernando Delgado Cobos, una condecoración por la estrecha colaboración existente entre ambas instituciones.

Con motivo de la celebración de Nuestra Señora del Loreto, Patrona del Ejército del Aire, el coronel jefe de la Base Aérea de Son Sant Joan, Manuel Fernández-Roca Teigell, junto con el teniente coronel jefe del 801 Escuadrón del SAR Palma, Fernando Delgado Cobos, impu-

sieron la Cruz al Mérito Aeronáutico al jefe del Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo en Palma de Mallorca, Miguel Félix Chicón Rodríguez, como muestra de la estrecha relación y buena cooperación existente entre el 801 Escuadrón del SAR Palma, el Centro Coordinador de

Salvamento del Ejército del Aire en Son Sant Joan y el Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo en Palma de Mallorca, dependiente del Ministerio de Fomento a través de la Dirección General de la Marina Mercante.

Durante el acto, el coronel resaltó también la realización de quince operaciones reales de rescate realizadas en 2006, además del trabajo que realiza la unidad militar que dirige, en su apoyo a la sociedad civil y la participación en la operación "Noble Centinela", que "tiene como objeto el control de la inmigración ilegal".

La actividad de la base ha sido incesante en 2006, puesto que, además, ha participado en el programa Dapex, sobre defensa aérea, y Sarmedoc, relativa al salvamento junto a Francia e Italia. En conjunto se han atendido 2.300 movimientos aéreos de aviones nacionales y extranjeros y se ha dado cobertura a las tripulaciones que operan en Afganistán.

Aparte de las misiones reales, el 801 Escuadrón del SAR Palma ha coordinado diversos ejercicios de búsqueda y rescate para los supuestos de caídas de aeronaves en la mar, en los cuales han colaborado unidades de Salvamento Marítimo y otras instituciones, destacando el ejercicio internacional Cernia 2006.

A destacar que el número de misiones coordinadas desde Salvamento Marítimo en Palma, en colaboración con el Centro de Coordinación de Salvamento del SAR, en las cuales fueron protagonistas medios del 801 Escuadrón del SAR Palma, ascendió a 29 ya que, aparte de las evacuaciones médicas y los rescates realizados, los medios aéreos del SAR han efectuado labores de rastreo, peinando amplias zonas de alta mar y costeras. De igual modo mencionar que, asimismo, medios del 801 Escuadrón del SAR Palma colaboraron en misiones coordinadas desde otros Centros de Salvamento Marítimo.

Primera edición de HomSec



Acto inaugural del Salón. De izquierda a derecha: Alfonso López Clavier, director de HomSec; Alfonso Prada, vicepresidente segundo y consejero de Justicia e Interior de la Comunidad de Madrid; José María Palacín, consejero delegado de HomSec, y Rogelio Baón, presidente de HomSec.

TECNOLOGÍAS AL SERVICIO DE LA SEGURIDAD

TECHNOLOGIES APPLIED TO SECURITY

Summary: HomSec 2007, the International Show specifically addressing the main threats to domestic security and for professional visitors only, has ended successfully having created a forum for discussion for the key players in Homeland Security. The Closing Ceremony was presided by the Chief of Defence General Staff Félix Sanz Roldán.

HomSec 2007, Salón profesional e internacional dedicado íntegramente a la Seguridad Interior del Estado, se ha clausurado cumpliendo su principal objetivo: convertirse en un foro de encuentro para los diversos actores implicados en la *Homeland Security*. El acto de clausura estuvo presidido por el jefe del Estado Mayor de la Defensa, Félix Sanz Roldán.

El Salón Internacional de *Homeland Security*, que se ha celebrado en el Pabellón de Cristal del Recinto Ferial de la Casa de Campo, ha reunido cerca de **3.000**

profesionales del sector, que han podido exponer sus necesidades y conocer de primera mano los últimos desarrollos en materia de Seguridad Interior del Estado.

Esta primera edición se ha centrado específicamente en la aplicación de las **Tecnologías en la Seguridad Interior del Estado**, reuniendo a casi un centenar de empresas fabricantes y suministradoras de bienes y servicios para las Fuerzas de Seguridad, organismos de Protección Civil y administraciones públicas, así como corporaciones y centros de investigación dedicados al desarrollo de tecnologías de aplicación en este campo.

Las empresas **Amper**, **EADS**, **Hewlett Packard** e **Indra**, líderes en España en tecnologías de aplicación en el campo de la seguridad, han sido patrocinadores platinum de HomSec 2007. El Salón contó, además, con el apoyo de las empresas **IBM** y **Atos Origin**.

Durante los cuatro días que ha durado el Salón, diversas autoridades del sector de la defensa y la seguridad han recorrido los diversos stands de los expositores, interesándose por las **novedades** presentadas. En este sentido, destacan las visitas del secretario de Estado de Defensa, Francisco Pardo, acompañado por el director general de Armamento y Material, José Julio Rodríguez; el jefe del Cuarto Militar del Rey, Felipe Carlos Victoria de Ayala, y el teniente general jefe de la Unidad Militar de Emergencias, Fulgencio Coll.

Plataforma para las empresas

Paralelamente al Salón, se ha desarrollado un completo ciclo de **conferencias** en el que han participado como ponentes expertos tanto de la Administración pública, como del ámbito privado y de la universidad. Las ponencias han tratado aspectos clave para la Seguridad Interior del Estado, como el control de situaciones de crisis, los problemas asocia-

Casi un centenar de empresas presentaron sus desarrollos para las Fuerzas de Seguridad y Protección Civil

dos al fenómeno de la inmigración y el equipamiento para la fuerzas de seguridad. El vicepresidente segundo y consejero de Justicia e Interior de la Comunidad de Madrid, Alfredo Prada, ha sido el encargado de inaugurar este ciclo con una ponencia sobre las amenazas y los retos de la seguridad actual. Además, en el marco del Salón ha sido presentado el "Glosario multilingüe jurídico policial", ideado y coordinado por José Duque Quicios, que permite la traducción de términos relativos a la seguridad a 52 idiomas.

HomSec, que está dentro del programa PROFIT, ha nacido como respuesta ante la evidente necesidad en España de contar con un **foro internacional especializado** en las nuevas tecnologías al servicio de la Seguridad Interior (*Homeland Security*). El Salón ha supuesto una

oportunidad única para reunir a todos los agentes implicados en este sector, fomentando el debate sobre los nuevos avances y demandas. Además, al estar concebido como un evento exclusivamente profesional ha constituido una plataforma de negocios única para las empresas participantes.

El Salón ha contado con la colaboración de los ministerios españoles de **Interior; Defensa; Industria, Turismo y Comercio y Educación y Ciencia**; la **Comunidad y el Ayuntamiento de Madrid**, el **INTA**, el **CDTI** y la **Universidad Politécnica de Madrid**. Además, la iniciativa ha sido respaldada por las asociaciones empresariales y profesionales **AFARMADE, AESMIDE, AETIC** y el **Círculo de Tecnologías para la Defensa y la Seguridad**.

Fallece Vicente Boluda Crespo PRESIDENTE DE HONOR DEL GRUPO BOLUDA

Falleció en su Valencia natal, Vicente Boluda Crespo, presidente de honor del Grupo Boluda Corporación Marítima y vicepresidente de la Asociación Nacional de Remolcadores de España (Anare). Nacido en la ciudad del Turia en 1929, de su familia heredó el amor por las gentes de la mar. El padre del fallecido, Vicente Boluda Marí, fundó en el puerto del Grao la empresa de remolcadores que él consolidó como un referente del sector. Fue a partir de los años 70 cuando Boluda comienza su ininterrumpido crecimiento que tuvo su origen en los puertos de Valencia, Cartagena y Castellón.

En los ochenta, condujo a la compañía a una rápida expansión por los principales puertos de España, en pa-

ralelo a la incorporación a la Unión Europea y al consecuente crecimiento del comercio marítimo. En estos años se creó Anare de la que fue uno de sus artífices.

Ya en los noventa y con la ayuda de su hijo, Vicente Boluda Fos, la empresa se internacionaliza y se diversifica bajo la enseña del Grupo Boluda Corporación Marítima. En la actualidad, la misma presta un amplio abanico de servicios portuarios. Una grave enfermedad apartó a Boluda Crespo de la primera línea de responsabilidades profesionales que no personales. Siempre fue una persona jovial, honesta, comprometida con sus empleados y con una gran vocación de servicio a la sociedad.



ARMON

Orgullosos de nuestro trabajo



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



Para las misiones de vigilancia más exigentes

El elegido

CN-235 **PERSUADER**

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

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

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



Aviones de Transporte Militar

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



Una embarcación pirata vikinga.

Ayer y hoy de la piratería en la mar

UNA ACTIVIDAD INEXTINGUIBLE

AN ENDURING ACTIVITY

Summary: Privateering has existed from the earliest times, certainly as long as men have known how to sail. To begin with it was considered an honourable profession and a number of the corsairs were in fact noblemen. Others too achieved universal fame, among them the Barbarossa Brothers, Sir Francis Drake, Henry Morgan, the Olones, William Kid, the Spanish Benito de Soto or the women privateers Ann Bonny and Mary Read. These figures became the stuff of legend through literature, cinema, theatre and even music-hall performances. Privateering activities continue to this day with particular intensity in the Indian Ocean and South-East Asia although there are other "hot spots" such as Somalia, Nigeria and Iraq.

La piratería existe desde los tiempos más antiguos, una vez que los hombres descubrieron la manera de navegar. Al principio hasta se consideraba una profesión honorable e incluso algunos corsarios fueron armados caballeros y otros alcanzaron fama universal como los hermanos Barbarroja, Francis Drake, Henry Morgan, el Olonés, William Kid, el español Benito de Soto o las mujeres Ann Bonny y Mary Read, entre otros, mitificados por la literatura, el cine, el teatro e incluso la comedia musical. Hoy esta actividad continúa, especialmente intensa en el océano Índico y en el Sudeste Asiático, si bien han surgido otros "puntos calientes" como Somalia, Nigeria e Irak.

El historiador griego **Tucídides** escribió sobre la piratería en los siguientes términos: En los tiempos antiguos, tanto griegos como no griegos, que vivían a lo largo de las costas o en islas, una vez descubrieron la

manera de navegar por el mar se dedicaron a la piratería. Acostumbraban caer sobre las ciudades y las saqueaban, estuvieran amuralladas o se tratara meramente de grupos de aldeas. Era una ocupación que proseguían durante

toda su vida, que todavía no estaba marcada por ningún estigma **sino que hasta se consideraba una profesión honorable...** Así, en época más antigua y a causa de la piratería, se prefería construir las ciudades lejos del mar,

tanto en las islas como a lo largo de las costas del continente.

En el canto IX de “**La Odisea**”, Ulises, a las preguntas de Alcinoos, cuenta sus aventuras con los cicones, los lotófagos y los cíclopes en los siguientes términos: *Y ahora os voy a narrar mi atormentado regreso, el que Zeus me ha dado en venir de Troya. El viento que me traía de Ilión me empujó hacia los cicones, hacia Ismaro. Allí asolé la ciudad, a sus habitantes los pasé a cuchillo. Tomamos de la ciudad a las esposas y abundante botín y lo repartimos de forma que nadie se me fuera sin su parte correspondiente...* Ulises confiesa sin pudor que ha actuado como un auténtico pirata. Lo que supone, que la línea que separaba a los héroes de los navegantes era sumamente delgada.

Herodoto, el llamado padre de la historia, no oculta su admiración por la piratería en varios pasajes de sus relatos, como han comentado J. y F. Gall en su obra “El filibusterismo”.

En ocasiones, la parte más valiosa del botín eran los seres humanos, sobre los que se pedía un rescate o eran vendidos como esclavos. El **comercio de esclavos es lo que ha caracterizado a la piratería del Mediterráneo** a lo

El comercio de esclavos es lo que ha caracterizado la piratería del Mediterráneo

largo de su historia, como veremos más adelante, al comentar las actuaciones de los piratas argelinos relacionadas con uno de sus cautivos más famosos, Miguel de Cervantes.

Los ingresos obtenidos por la **venta o rescate de personas han dado lugar a la formación de grandes organizaciones piratas**. Este tipo de piratería llegó a tener hasta mercados para la venta de esclavos, como el de la isla de Delos, en el mar Egeo, a la que los cautivos eran conducidos como si se tratara de un mercado legal.

Uno de los piratas más famosos de la antigüedad fue **Polícrates**, tirano de la isla de Samos, en el siglo VI antes de Cristo. En sus mejores tiempos, este pirata llegó a tener más de cien barcos y controló todo el tráfico marítimo del mar Egeo, cobrando un tributo a todos los barcos que navegaban por la zona

que él dominaba. Se hizo construir un palacio fabuloso, contratando a los mejores arquitectos y escultores. Ordenó raptar a Democenes, el médico más afamado de Atenas, remunerándole generosamente.

En el 515 a. C. el persa **Oroetes**, gobernador de Lidia, intentó conquistar Samos. Al no lograrlo decide atraerse a Polícrates utilizando la estratagema de tener una entrevista en zona neutral. Polícrates acepta ingenuamente y es apresado por Oroetes y los suyos. Termina sus días crucificado.

Una de las embarcaciones más utilizadas por los piratas en la segunda mitad del siglo VI a. C., en opinión del profesor Lionel Casson, fue la llamada **hemiolia**. Una versión especial de la galera de dos bancos (*hemiolia*) era en realidad una embarcación de un banco y medio, que Casson describe así: *Estaba construida de tal forma que una vez alcanzada la presa y al comenzar la acción del abordaje, la mitad de los remeros ubicados en el banco superior, los que se encontraban entre el mástil y la popa, podían asegurar sus remos y dejar los bancos; esto permitía disponer no sólo de un amplio espacio en la parte trasera de la nave, en la cual podía bajarse (arriarse) el mástil con la vela y dejarlo almacenado, sino que una docena de hombres más o menos, quedaban disponibles para realizar la faena.*

EL ENORME BOTÍN DE POMPEYO “EL GRANDE”

Durante el Imperio Romano, los ataques de los piratas se fueron sucediendo por dos razones: una, la debilidad de Roma como consecuencia de la guerra civil entre los partidarios de **Mario y Sila**. Y por otra parte, la situación se agrava al entrar en escena **Mitridates**, rey del Ponto, enemigo de Roma, que se alía con los piratas y los organiza para luchar contra ella. El transporte marítimo que abastecía a Roma de todos los productos necesarios y especialmente el trigo procedente de Egipto y otras zonas, empieza a escasear y agrava la situación, además los ataques de los piratas llegan a puertos de la propia península italiana.

Ante la angustiosa situación, el Senado romano, en el año 67 a. C. aprueba la Ley Gabina que otorga a **Claudio Pompeyo “El Grande”** todo el poder en la mar, incluyendo hasta 400 estadios de

la mar, tierra adentro, según narra Plutarco en sus “Vida paralelas”. A Pompeyo se le permitió escoger entre los senadores a quince legados, a los que les adjudicó el mando para actuar en cada una de las quince zonas que Pompeyo había dividido el Mediterráneo.

A los cuarenta días de su llegada al Asia Menor **los piratas quedaban completamente aniquilados**, destruidas sus fortalezas y abierto todo el Mediterráneo al comercio romano, precisa Plutarco, que lo resume así: *El botín fue enorme: fueron capturados cuatrocientos barcos, mil trescientos fueron quemados, los arsenales quemados y todas las fortalezas destruidas*. El triunfo de Pompeyo fue total. Los piratas que no murieron durante los combates, fueron bien tratados y se establecieron en algunas ciudades de Cilicia, que pasó a ser provincia romana.

Roma

Después de la destrucción de Cartago en Occidente y la derrota de los griegos en Oriente, Roma se hace dueña del Mediterráneo y comienza a llamar a este mar **Mare Nostrum**. No existe en este mar **ninguna potencia marítima que pueda hacer frente a Roma, salvo los piratas**. Como ya hemos comentado, la piratería se ejercía como una forma normal de vivir, apresando los barcos comerciales, sus mercancías y, sobre todo, sus tripulaciones y ocasionales pasajeros, a los que se vende como esclavos. Roma carecía de hombres y barcos para combatirlos.

Julio César, cuando contaba sólo 23 años, se embarcó para dirigirse a la isla de Rodas con el propósito de estudiar leyes y oratoria. Durante el viaje,

cuando navegaba por la costa de Caria, en el sudoeste de Asia Menor, su barco fue apresado por los piratas y conducido a Farmacusa. Allí los piratas le dijeron que pensaban pedir un rescate de veinte talentos por su persona. El joven patricio se indignó y les respondió que por su rescate podían pedir unos cincuenta talentos. Entre tanto se negociaba el rescate, el joven César trataba a los piratas con autoridad e incluso llegó a anunciarles que cuando se viese libre les atacaría y les haría crucificar. Los piratas se tomaron a broma sus amenazas, al tiempo que se burlaban de la oratoria de César.

César, tras permanecer 40 días prisionero como relata Suetonio, fue liberado al hacerse efectivo el rescate. Posteriormente se entrevistó con el legado en Mileto, Valerio Torcuato, y le pidió ayuda para apresar a los piratas. Con una pequeña flota de tres naves se dirigió a Farmacusa. Desembarcaron de noche, consiguiendo apresar a los piratas y recuperar los cincuenta talentos de su rescate. Luego César se dirigió a

Polícrates llegó a tener más de cien barcos y controló todo el tráfico marítimo del mar Egeo

Pérgamo y solicitó al pretor permiso para ajusticiar a los piratas. Como la respuesta fuese algo vaga, César decidió crucificar a los piratas tal como les había anunciado. A los que se habían portado mejor con él durante el cautiverio, les alivió la pena, permitiendo que les cortasen la garganta, antes de clavarles en la cruz.

El apogeo de Barbarroja

Se suele definir a Berbería como parte del noroeste de África, entre el Mediterráneo y el Sáhara, que comprende **Marruecos, Argelia, Túnez y Trípoli**. Algunos tratadistas afirman que la piratería berberisca hace su aparición en la Edad Media, en cierto modo como réplica a las Cruzadas, aunque como se



Ajusticiamiento de piratas alemanes en 1573. El mismo verdugo ajustició a 33 piratas en 45 minutos.

ha afirmado acertadamente, al reiniciarse el tráfico marítimo comercial en el Mediterráneo, especialmente por las galeras genovesas y venecianas. La **piratería berberisca** adquiere mayor capacidad, al decretarse la expulsión de los moriscos de España.

Vicens Vives confirma este hecho afirmando: *La cuestión de la piratería berberisca en la costa mediterránea y la*

ayuda que los atacantes encontraban en las poblaciones moriscas ribereñas fueron problemas constantes a lo largo del siglo XVI. Y añade más adelante: Durante el reinado de Felipe II, el carácter morisco adquirió caracteres de mayor gravedad. La gran lucha mediterránea entre los imperios turco e hispánico reservó a los cristianos nuevos (musulmanes conversos) de la península el papel



El "Jesus of Lubeck", barco corsario-pirata de John Hawkins.



El pirata Henry Morgan.

de valiosos auxiliares de las tentativas otomanas y berberiscas.

Los piratas berberiscos más famosos y más crueles fueron los **hermanos Barbarroja**. Eran hijos de un renegado griego que había abrazado el islamismo. El verdadero nombre del mayor era Horuc (1474-1518), aunque fue más conocido como Barbarroja. Los dos hermanos menores, **Khair-Edinn** e **Isaac**, también se dedicaron a la piratería. Los Barbarroja ocasionaron numerosas bajas a las flotas cristianas, en tanto que entre los musulmanes el nombre de Barbarroja era considerado como un héroe.

En 1513 **Horuc** se apoderó de Argel. Carlos I envió un ejército de 10.000 hombres al mando del marqués de Gomara, reconquistando la plaza. Horuc, al tratar de huir, fue muerto por las tro-

Los piratas berberiscos más famosos y crueles fueron los hermanos Barbarroja

pas españolas. Su hermano **Khair-Edinn**, llamado por los españoles Haradin, aunque también fue conocido como Barbarroja, fue si cabe más sanguinario que Horuc. Entre sus lugartenientes contaba con el **Dragut**, el judío **Sina** y el cristiano renegado **Al-din**. Con ellos sembró el terror por todo el Mediterráneo. Con su flota, entra en Regio, se apodera de la flota y saquea la ciudad.

El rey Carlos I envía una gran flota a Túnez, a la que se unen los caballeros de Malta, y conquistan la ciudad, pero Barbarroja no está en ella. Durante un tiempo Barbarroja y **Andrea Doria** combaten juntos. **Francisco I de Francia** se adhiere a las fuerzas otomanas, lo que agrava la situación en los países cristianos. Finalmente, el segundo Barbarroja fallece, de muerte natural, en 1546, pero la piratería berberisca, al mando de sus lugartenientes, continúa atacando a las naves cristianas hasta que el 7 de octubre de 1571 ambas flotas, la cristiana y la turca, se enfrentan en **Lepanto**, con el resultado ya conocido del triunfo de la flota cristiana que estuvo al mando de **Don Juan de Austria**. Sin embargo, el triunfo de las galeras cristianas no fue suficientemente explotado ya que Venecia reanudó sus relaciones co-

merciales con los turcos, justificando este hecho con la frase *Siamo veneziani, poi cristiani*, aunque ello supuso el inicio de la decadencia de su poderío comercial. Como es conocido, entre los participantes españoles se hallaba el joven **Miguel de Cervantes**, que posteriormente permaneció cautivo en Argel durante varios años.

El fin de la piratería berberisca

Durante algún tiempo, la piratería berberisca quedó conjurada. Las islas Canarias sufrieron ataques de corsarios marroquíes y franceses. A principios del siglo XVII, con la ayuda de los holandeses **Simón de Danser** y **Jan Jansz**, se restableció la piratería en



El filibustero El Olonés.

el norte de África y los intentos por hacerla desaparecer resultaron infructuosos.

A comienzos del siglo XIX, como consecuencia de la captura de un barco norteamericano, una flota franco-inglesa llegó hasta Argel, en donde se firmó un tratado de paz con los piratas, que no fue respetado por los mismos. Finalmente, en 1830 una gran fuerza expedicionaria francesa, formada por una escuadra al mando del **almirante Duperré** y un ejército al mando del **duque de Bourmont**, desembarcaron en Argel, y con este acto finalizó la piratería berberisca para siempre.

LOS SAQUEOS VIKINGOS

En el norte de Europa surgieron otras piraterías como fueron la de los **vikings normandos** (hombres del norte). Los vikingos fueron empujados a la mar a causa de la extrema pobreza, por lo que se dedicaron al pillaje. En el siglo VII los vikingos ocuparon temporalmente las **islas Hébridas** y comenzaron sus correrías con ataques a indefensos monasterios de las costas escocesas. Posteriormente ampliaron sus actividades, saqueando ciudades situadas mucho más al sur, como **Lisboa**

y **Sevilla**.

La **Liga Hanseática** se formó en 1341, en Hamburgo y Lübeck, con el propósito de defenderse de los piratas normandos, pero años más tarde tuvo piratas a su servicio, entre ellos **Godekins** y **Stertebeker**, que tras independizarse de la Hansa pasaron a ser enemigos de la misma. En 1573 se ejecutó al pirata alemán **Klein Henszlein**. Una ilustración de la época nos muestra al verdugo decapitando a treinta y tres piratas.

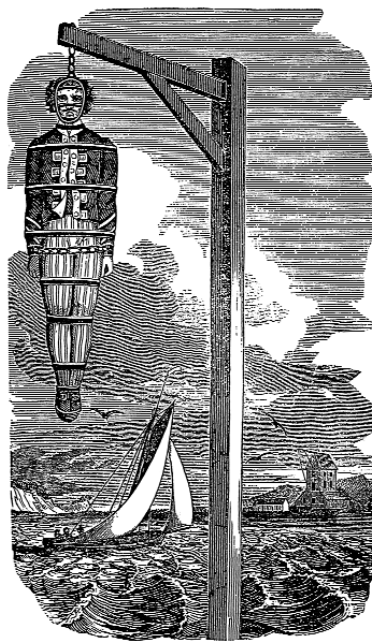
El tiempo en el que los piratas **berberiscos** **asolaban las costas españolas** se levantaron en las mismas numerosas torres de vigilancia, de las que aún se conservan un buen número. Al grito de *¡Moros en la costa!* se avisaba a los habitantes cercanos para que se pusieran a salvo. Algunas poblaciones costeras españolas del Mediterráneo construyeron cerca de la costa, pero tierra adentro, núcleos de población en donde se refugiaban los habitantes cuando se detectaba en la mar la presencia de los piratas berberiscos. Asimismo, en algunos lugares costeros y singularmente en la isla de Ibiza, se autorizó el armamento de buques corsarios para combatir la presencia de piratas berberiscos.

Permisibilidad inglesa

La piratería inglesa en el siglo XIV se inicia al modo hanseático, la llamada **Liga del Mar**, en la que intervienen cinco ciudades portuarias (**Hastings, Romney, Hythe, Dover y Sandwich**) unen sus esfuerzos para defenderse. Felipe González Ruiz afirma que los puertos ingleses, sobre todo los del sur, tenían **su pirata o corsario consentido**. Un tal **Henry Pay** fue el **tormento y pesadilla de los puertos españoles del Cantábrico**. En el puerto inglés de Falmouth, los piratas reparaban, equipaban y aseguraban el producto de los robos, según la mencionada fuente. Acerca de esta cuestión, Duncan Haws y Alex A. Hurst, en su monumental obra "The Maritime history of the world", han escrito: *Pirates often had the acquiescence of local authority, whilst there is evidence that the ships of the cinque ports.*

J. y F. Gall opinan que esta **unión** de los cinco puertos ya mencionados tenía por objeto principal ejercer una **vigilancia policiaca en la costa sudoeste de Inglaterra**, a lo que añaden:

El triunfo de las galeras cristianas en Lepanto no fue suficientemente explotado



William Kidd, colgado en el estuario del Támesis. 1670.

Los puertos ingleses tenían su pirata o corsario consentido

Cumplieron admirablemente su papel hasta el día que se le otorgaron mayores prerrogativas: los propios barcos ingleses tardaron muy poco en enterarse.

Hasta el siglo XIV, los asuntos relacionados con la piratería eran juzgados por tribunales civiles. Sin embargo, en 1536, el rey **Enrique VIII** aprobó una **nueva ley sobre la piratería**, por la

que se creaba el cargo de vicealmirante de las costas. Se nombró para desempeñarlo al almirante **sir John Killigrew**, residente en Cornualles y perteneciente a una familia de piratas, como señalan varios historiadores marítimos, entre ellos Philip Gosse. Sir John, con la ayuda de su familia, creó una tela de araña que a modo de "sindicato" llevó a cabo **buenos negocios con la piratería** durante largos años.

Corsarios, bucaneros y hermanos de la costa

La piratería americana, y singularmente la del **mar Caribe**, ha sido ampliamente divulgada, especialmente la piratería del mar Caribe, que **Hollywood ha tratado frecuentemente y con éxito**. Manuel Lucena Salmoral señala que muchas fueron las causas que movieron a la piratería, pero pueden reducirse a tres: la aparición de grandes riquezas en América, principalmente oro y plata; la existencia en Europa de una masa de población pauperizada, y la debilidad del imperio ultramarino español. La primera fue el aliciente principal. La segunda razón, prosigue Lucena Salmoral, ha sido objeto de toda clase de dialécticas enmascaradoras, organizadas con el noble propósito de enaltecer la piratería. Se ha dicho que los piratas tomaron este oficio por razones variadísimas, como buscar la libertad, combatir por sus ideas religiosas, encontrar aventuras, et-



Las mujeres piratas Anne Bonny y Mary Reed. 1720.

cétera. El **fanatismo religioso** fue un poderoso incentivo, que se percibe en muchas acciones cometidas por piratas y corsarios contra los religiosos hispano-portugueses.

Antes de proseguir con la piratería americana creo oportuno distinguir los términos *pirata* y *corsario*, y dentro de la piratería del Caribe, los de *bucaneros*, *filibusteros* y *hermanos de la costa*. El diccionario de la Real Academia define el término **pirata** como *Ladrón que anda por el mar*, y la palabra **corsario** de este otro modo: *Dícese del que manda una embarcación armada en corso con patente de su gobierno*. El eminente tratadista José Luis de Azcárraga y de Bustamante define así el corso: *Bajo el nombre de corso marítimo se comprende la empresa naval de un particular contra los enemigos de su Estado, realizada con el permiso y bajo la autoridad de la potencia beligerante, con el exclusivo objeto de causar pérdidas al comercio enemigo y entorpecer al neutral que se relacione con dichos enemigos*.

Recordemos, no obstante, que han existido navegantes como **Francis Drake**, **John Hawkins**, **Walter Raleigh**, **Cavedish**, etcétera, que han sido considerados como corsarios e incluso algunos **fueron armados caballeros y, sin embargo, sus enemigos, los españoles, les consideraban pi-**



John Rackman, conocido como Calico Jack. 1720.

ratas. Una buena parte de corsarios se dedicaron al **ataque de buques mercantes españoles que regresaban a la península con cargamentos de oro y plata de las colonias españolas.** Walter Raleigh actuó en el canal de la Mancha como corsario. Luego fue favorito de la reina Isabel de Inglaterra, a pesar de lo cual, al regresar de una de sus expediciones por aguas americanas, fue encerrado en la Torre de Londres, acusado de piratería. Murió ahorcado en 1618.

Una buena parte de los corsarios atacaban los mercantes españoles cargados de oro y plata de las colonias

José María Martínez-Hidalgo define así al **bucanero**: (del francés *boucan*, lugar donde se hace la cecina). *Nombre de los colonos franceses que se establecieron en el siglo XVI en la parte occidental de la isla La Española o Santo Domingo, dedicándose a la caza de reses montaraces y a la preparación del tasajo, aplicándose después a numeroso piratas y aventureros, principalmente franceses e ingleses, dedicados al saqueo de las flotas y colonias españolas.*

Se conoce como **"hermanos de la costa"** a los antiguos bucaneros que fueron **expulsados por los españoles de la isla de Santo Domingo** y empezaron su existencia azarosa, ilegal y a menudo infame, en la isla de la Tortuga, bajo el mando de **Levasseur**.

El Olonés

Jacques-Jean David Nau, también conocido como L'Olonnais o **el Olonés**, fue primero bucanero y más tarde filibustero. Nació en Sables d'Olonne hacia 1630. Comenzó sus actividades como bucanero en La Española y posteriormente se pasó al filibusterismo. En 1666 comienza sus acciones asociado

Henry Pay fue el tormento y pesadilla de los puertos españoles del Cantábrico

HENRY MORGAN, EL MÁS FAMOSO FILIBUSTERO

Filibustero, definición de la Real Academia Española: (Del inglés *freebooter*, merodeador). *Nombre de ciertos piratas que en el siglo XVII infestaron el mar de las Antillas.*

Han existido muchos filibusteros famosos, pero probablemente el galés Henry Morgan (1635) sea el más famoso de todos, aunque en algunos trabajos figura como bucanero. Pertenecía a una familia de labradores ricos. Pronto abandonó el hogar paterno para dirigirse a Jamaica. Desde entonces se dedicó a la piratería. Saqueó Puerto Príncipe y más tarde se dirigió a Portobelo en donde consiguió **enormes riquezas**. En 1669 destruyó el fuerte de Maracaibo. Más tarde se apoderó de Panamá, pese a las fortificaciones, artillería y caballería que disponía el gobernador español Juan Pérez de Guzmán. Logró en Panamá un cuantioso botín, que algunos han cuantificado en más de 750.000 doblones.

En 1670 se firma el tratado de paz entre España e Inglaterra. En 1674, fue nombrado por Carlos II de Inglaterra **gobernador de Jamaica, a pesar de las protestas de la autoridades españolas.**

Desde su cargo de gobernador de Jamaica, se vio obligado a perseguir a sus antiguos compañeros, los hermanos de la costa, a los que calificaba de "carroña", remitiendo un informe a Londres en el que escribía con verdadero orgullo: *He dado muerte, puesto en prisión o entregado a los españoles para que fuesen ejecutado a todos los piratas ingleses o extranjeros que cayeron en mis manos*. Morgan, tras traicionar a sus antiguos compañeros y ajusticiar a muchos de los filibusteros, murió en 1688. Un tiempo después de su muerte un ciclón arrasó Port Royal, la capital de Jamaica. La tumba de Morgan no fue encontrada.

LAS MUJERES PIRATAS, ANNE BONNY Y MARY READ

La irlandesa **Anne Bonny** era hija ilegítima de un famoso abogado y de una doncella de la familia. Algunos cronistas, la acusan de haber matado a cuchilladas a su haya, cuando sólo contaba 13 años. Anne se casó muy joven, a los 18 años, con el pirata James Bonny, más conocido como **Calico Jack**. Pasado un tiempo, Anne se quedó embarazada y fue necesario desembarcarla.

Entretanto, un joven pirata holandés entró a formar parte de la tripulación del barco de Calico Jack, que poco después se supo que era una mujer llamada **Mary Read**, hija de una viuda joven y alegre, que desde muy joven había sido educada como un chico. Más tarde se alistó como hombre en el ejército francés que combatía en Flandes. Cuando Anne Bonny, tras su alumbramiento,

regresó junto a Calico Jack, pensó que éste había cambiado de inclinaciones sexuales, hasta que descubrió que Mary era una mujer. Anne y Mary se hicieron grandes amigas y combatían como leonas cuando llegaba la ocasión, al tiempo que las dos mujeres, devoradas por los celos, se peleaban por los favores de Calico Jack como dos posesas, en tanto que el pirata atendía ora a una, ora a otra de sus amantes.

En octubre de 1720, el gobernador de Jamaica envió una embarcación armada para capturar a los piratas. Las dos mujeres lucharon bravamente. Calico Jack fue ahorcado y los dos mujeres inculradas, aunque otras fuentes afirman que Mary Read fue también ejecutada.

con Miguel el Vasco y otros flibusteros, atacando Maracaibo y tras atravesar el lago ataca el fuerte de Gibraltar, saqueando todo lo que encuentran a su paso y torturando a sus habitantes. En 1668 se apoderó de una fragata española, pasando a cuchillo a todos sus tripulantes.

En una segunda expedición, formada por seis barcos y seiscientos hombres, trata de obtener oro y piedras preciosas con gran violencia, mutila a sus víctimas, llegando a abrirles el vientre. Se producen grandes deserciones, hasta disponer solamente de un barco, con el que sigue navegando hasta llegar a Darién, en donde es apresado por los indios y descuartizado vivo.

El cinematográfico William Kidd

William Kidd, cuyas andanzas fueron llevadas a la pantalla en 1935 ("Rebelión a bordo") por el excelente actor Charles Laughton, es calificado por Robert de la Croix como personaje ambiguo y de pirata burgués. Nació en la ciudad escocesa de Greenok en 1645. Empezó a navegar siendo muy joven.

El filibustero Henry Morgan fue nombrado por Carlos II de Inglaterra gobernador de Jamaica



El mar Caribe, escenario de las actividades de bucaneros y filibusteros.

Al regreso de sus viajes entabló amistad con un grupo de personas importantes, entre ellas, lord Benjamin Fletcher, gobernador de Nueva York, el conde de Bellmont y el comisario de Asuntos Indios Livingston, quien tiene proyectos propios para combatir a la piratería.

En 1695 el gobernador Fletcher es sustituido por el conde de Bellmont. Li-

vingstone charla de nuevo con Kidd y le ofrece un puesto para **combatir a la piratería**. Kidd no lo duda y acepta el trabajo. El proyecto cuenta con la aquiescencia del gobernador, conde de Bellmont, el lord Guardián del Sello, el secretario de Estado, el primer lord del Almirantazgo y otras autoridades.

Para llevar a cabo el proyecto se construye a orillas del Támesis un bar-



Mapa parcial de la Española, y próxima a ella, la isla de Tortuga, en la que vivieron miles de bucaneros.

co de 30 cañones y se otorga a William Kidd el mando y la oportuna patente de corso. Kidd navega hasta Nueva Cork. Durante el viaje captura a un pesquero francés, cuya venta lícita le ayudará a conseguir fondos para la misión. Desde allí se dirige a Madagascar y en las proximidades del cabo Buena Esperanza tiene un **desagradable incidente con el comodoro Warren**, que va al mando de una escuadra inglesa, y posteriormente con el capitán de un barco mercante, de la Compañía de las Indias Orientales.

El 27 de abril de 1697, Kidd penetra en el mar Rojo, lugar frecuentado por la piratería desde la antigüedad. Ya en enero de 1698, **captura al mercante "Quedagh Merchant"**, de 500 tonela-

das, de armadores armenios, que va al mando de un capitán inglés. Como consecuencia de esta acción, a su llegada a Nueva York en 1699, Kidd fue arrestado, acusado de piratería y trasladado a Londres, siendo encarcelado en la prisión de Newgate, en la que se celebra el

Durante años, el español Benito de Soto logró cuantiosos botines atacando barcos indefensos

juicio. Es **condenado a muerte**, siendo ajusticiado en Tilbury (estuario del Támesis). Una ilustración de la época, que aquí reproducimos, nos muestra a Kidd atado con cadenas y embutido en una estructura de hierro.

El español Benito de Soto

El español **Benito de Soto** nació en Pontevedra, aunque algunas fuentes señalan a La Coruña. Sus primeras navegaciones fuera de la ley las dio en el buque negrero portugués "Defensor de Pedro", transportando esclavos desde las costas de Guinea a Brasil. Durante la estancia del buque en Mina en 1828 (posesión portuguesa en Guinea) se puso al frente de parte de la tripulación para dedicarse a la piratería.

Benito de Soto quedó al mando del buque, que pasó a llamarse "Burla Negra". Su primera presa fue el "Morning Star". Localizado el capitán, los piratas lo ejecutaron inmediatamente, así como a un número indeterminado de hombres, sin distinguir entre pasajeros o tripulantes. Más tarde, los piratas,

Las piratas Anne Bonny y Mary Read combatieron juntas, incluso por los favores del también pirata Calico Jack



Mapamundi publicado por la Organización Marítima Mundial. Incluye las zonas de mayor actividad pirática en los tiempos actuales.



Bandera clásica de los piratas, fondo negro, una calavera y dos tibias cruzadas.

tras encerrar a los que no habían sido asesinados, practicaron una serie de agujeros en el fondo para que el barco se hundiese. Tras abandonar el mismo los piratas, las mujeres consiguieron liberar a los hombres que habían sido encerrados, quienes pusieron en marcha las bombas para tratar de achicar el agua que ya había empezado a inundar las bodegas. Horas más tarde, y cuando el barco amenazaba hundirse, los supervivientes fueron salvados por un barco inglés.

Durante dos años Benito de Soto y los suyos prosiguieron **atacando a barcos indefensos** y tras haber logrado un buen botín, decidieron regresar a España y "realizar" beneficios. Tras conseguir documentos falsos en Pontevedra, su tierra, Soto y los otros piratas

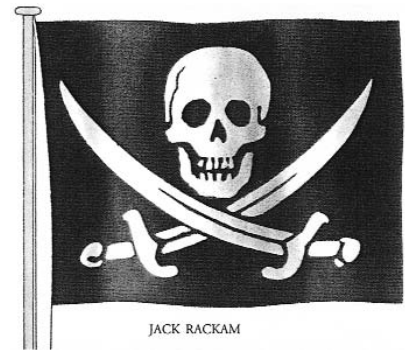
La piratería continúa con intensidad en el Índico y el Sudeste Asiático

marcharon a Cádiz, fondeando en su bahía. Un fuerte temporal arrastró al barco contra la costa, lo que obligó a Benito de Soto a urdir nuevas explicaciones al tratar de vender los restos de la nave ante las autoridades gaditanas. Como las explicaciones no resultaron convincentes, temiendo ser descubiertos, Benito y sus cómplices huyeron a Gibraltar.

Su estancia en el Peñón comenzó a levantar sospechas y al encontrar entre su equipaje un libro de memorias del capitán del "Morning Star" y algunos efectos que habían pertenecido a los pasajeros del citado buque, fueron arrestados. En el posterior juicio Soto se declaró culpable, siendo condenado a muerte. Fue **ejecutado en la horca** el 25 de enero de 1830.

Con Benito de Soto cerramos estas "notas" dedicadas a la piratería, que no pretenden ser una historia de la misma, sólo hemos querido recordar algunas acciones de ciertos hombres y mujeres que decidieron dedicarse a esta repugnante forma de vivir.

**Ricardo ARROYO
RUIZ-ZORRILLA**



JACK RACKAM

Algunos piratas, como Calico Jack, tuvieron su propia bandera, formada por una calavera y dos alfanjes cruzados.

Bibliografía

- Abella, Rafael: *Los piratas de nuevo mundo*. Barcelona, 1992.
- Azcarrá de y de Bustamante, José Luis: *El corso marítimo*. Madrid, 1950.
- Botting, Douglas: *Los piratas I y II*. Barcelona, 1995.
- Casson, Lionel: *Los antiguos marinos*. Buenos Aires. *Ships and Seamanship in the ancient world*. Princeton University Press, 1971. *Ships and seafaring in ancient times*. British Museum Press, 1994.
- De la Croix, Robert: *Historia de la piratería*. Barcelona, 1976.
- Gall, F. y G: *El filibusterismo*. Méjico, 1957.
- Goss, Philip: *Historia de la piratería*. Madrid, 1970.
- Haws, Duncan y Hurts, Alex: *The maritime History of the World I y 2*. 1985.
- Herodoto: *Los nueve libros de la Historia*. Barcelona, 1981.
- Homero: *Odisea*. Edición de José Luis Calvo. Madrid, 1976.
- Lucena Salmoral, Manuel: *Piratas y filibusteros*. Madrid, 1992.
- Martínez Hidalgo y Terán, José María: *Enciclopedia General del Mar*. Barcelona, 1968.
- Masiá de Ros, Ángeles: *Historia general de la piratería*. Barcelona, 1959.
- Plutarco: *Vidas paralela*. Versión de Antonio Ranz. Barcelona, 1979.
- Suetonio: *Los doce césares*. Versión de Jaime Arnal. 1985.
- Thubron, Colin: *La mer antique*. 1982.
- Tucídides: *Historia de la guerra del Peloponeso*. Versión de Vicente López.

INCREMENTO DE LOS ATAQUES EN LA ACTUALIDAD

En los tiempos actuales, a pesar de los importantes medios con que se cuenta para combatirla, la piratería persiste. Es más, los ataques de los piratas son especialmente intensos en el **Océano Índico** y en el **Sudeste Asiático**, si bien han surgido otros "puntos calientes" como Somalia, Nigeria e incluso Irak.

Según la Organización Marítima Internacional (OMI), en el **primer trimestre de 2006** se ha producido un incremento de ataques en relación con el mismo período de año anterior, pasando de **56 a 61**. La Organización, que desde 1984 elabora datos estadísticos sobre la pirate-

ría en el mundo, señala que en el 2005 los piratas llevaron a cabo **266 abordajes**, siendo el peor año el 2000 con casi 500 abordajes.

Para permitir a los navieros y capitanes de los buques planificar sus rutas, evitando las zonas con presencia de piratería, el International Maritime Bureau (IMB) ha lanzado una nueva herramienta que consiste en un mapa articulado como una vista del planeta por satélite en el que se indican las costas, bahías y cuevas donde se resguardan los piratas antes de iniciar sus ataques. El mapa es accesible desde la web de IMB: **www.icc-ccs.org**.

ELCANO: Compromiso de fiabilidad y eficacia en el transporte marítimo



Flota Grupo Elcano

Lauria Shipping, S.A. (Madeira)

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

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

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

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

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

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

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

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

Nombre	Tipo Buque	TPM	GT
Recoleta	Oil Tanker	69.950	42.014

Elcano Gas Transport, S.A. (España)

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



Empresa
Naviera
Elcano, S.A.

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



/// SALVAMOS A LAS PERSONAS DEL MAR. ///
PROTEGEMOS LA MAR.



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

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

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

CANAL 16 de VHF/2.182 KHz onda media

900 202 202

Asistencia 24 hs.



MINISTERIO
DE FOMENTO



Salvamento Marítimo

AHORA TRASMEDITERRANEA ES

