

SOCIEDAD DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARÍTIMA



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

SECRETARÍA GENERAL
DE TRANSPORTES
DIRECCIÓN GENERAL
DE LA FUERZA PESQUERA



Salvamento Marítimo

INFORME ANUAL 2006

PRESENTACIÓN

A lo largo del presente informe, que estas líneas introducen, encontrará el lector multitud de referencias al amplio espectro de actividades de la Sociedad en 2006. Elemento crucial para el desarrollo y futuro de todas ellas y alguna más resulta ser la aprobación por el Gobierno del Plan Nacional de Salvamento (PNS 2006-2009) del cual estas páginas recogen el detalle y pormenor. Con un presupuesto de 1.023 millones de euros supone una apuesta sin precedentes por el salvamento, la prevención y lucha contra la contaminación y la seguridad en la mar y, en particular y de forma singular, por todo cuanto SASEMAR representa.

En otro plano, y circunscribiéndonos concretamente a las actuaciones en el año, cabe significar las correspondientes a la inmigración por vía marítima en Canarias, tanto por los recursos humanos y materiales puestos en juego como por la celeridad y eficacia en la respuesta y, sobre todo, por el derroche de valor y energía de las tripulaciones de "Salvamares" y buques de salvamento a quienes desde aquí me permito agradecer su extraordinaria labor.

La entrada en servicio del buque polivalente "Don Inda" supone un salto cuantitativo y cualitativo sin parangón en nuestra flota: 1.750 m³ de capacidad de almacenamiento de hidrocarburos recogidos en la mar y 228 toneladas de tiro son, entre otros, elementos que justifican la expresión.

De otra parte, Salvamento Marítimo contó en 2006, y por primera vez, con una flota de 4 aviones fletados para ejercer labores de vigilancia aérea hasta tanto se incorporaran en 2007 los adquiridos a EADS-CASA.

En este mismo sentido, la puesta en servicio de nuevas bases estratégicas destinadas al almacenamiento y gestión de material de lucha contra la contaminación constituyeron otro hito trascendental en el quehacer de SASEMAR.

Desafortunadamente, en algunas ocasiones la visibilidad de la Sociedad viene unida a episodios que entrañan pérdida de vidas humanas, contaminación, etc. El contrapunto a lo anterior es la evitación de accidentes en número incomparablemente superior y, sobre todo, la satisfacción que la tarea procura. En relación con todo ello, en 2006 el saldo favorable resulta espectacular.

A lo largo del año se prestó especial atención a reforzar las tareas de coordinación con otras Administraciones y Organismos vinculados en quehaceres confluentes con los que constituyen el objeto social. Asimismo, la cooperación con los países de nuestro entorno se materializó en ejercicios de largo alcance.

Para finalizar: ¡Gracias a los profesionales de Salvamento Marítimo!

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

INTRODUCCIÓN

2006 ha sido, sin duda, un año de gran trascendencia para Salvamento Marítimo. La aprobación, por parte del Consejo de Ministros el 5 de mayo de 2006, del Plan Nacional de Salvamento 2006-2009 supone contar con un marco de desarrollo para los cuatro años de duración de este Plan sin precedentes. La dotación económica del Plan, 1.023 millones de euros de los que el 50% –515 millones– se destinan a inversiones y el otro 50% –507 millones– a cubrir los gastos de operación y mantenimiento, supone un fuerte impulso a la seguridad marítima, al salvamento en la mar y a la protección del medio marino.

Y 2006 ha sido también un año de gran trascendencia para Salvamento Marítimo debido a que ha registrado las cifras más altas de actividad de toda su historia desde que en 1993 iniciara su andadura, tanto en cuanto al número de emergencias atendidas como, especialmente, en cuanto al número de personas asistidas: los cerca de 1.000 profesionales que el pasado año conformaban Salvamento Marítimo lograron salvar o asistir en las 4.844 emergencias atendidas a lo largo del año a 38.287 personas, cifra que casi triplica a la de 2005. De ellas, más de 30.000 fueron auxiliadas en emergencias relacionadas con la inmigración irregular, es decir, en embarcaciones con un elevado número de personas, sin ninguna condición de seguridad y en la mayoría de los casos tras prolongadas travesías. El magnífico y agotador trabajo llevado a cabo por las personas de Salvamento Marítimo de las islas Canarias y del Sur peninsular ha sido de tal magnitud que ha merecido numerosos reconocimientos públicos de gran satisfacción para toda la organización.

Estos datos suponen que cada día del año 2006 se rescató o asistió a 105 personas y se atendieron 13 emergencias. En 2006 se realizaron también un total de 228 actuaciones en defensa del medio ambiente marino y se llevó a cabo el seguimiento de 314.365 buques. La contundencia de estas cifras viene a materializar el enorme esfuerzo realizado en pro de la seguridad marítima y de la protección del medioambiente en el área marítima de responsabilidad de España.

Mencionar asimismo el importante trabajo llevado a cabo en materia de formación por el CESEMI Jovellanos, que durante 2006 impartió un total de 416 cursos a 4.768 alumnos, lo que significa un incremento del 38% y del 25% respectivamente respecto al año 2005, y donde cabe destacar la importante labor de formación realizada en materia de lucha contra la contaminación con distintas Administraciones Autonómicas y autoridades portuarias, así como el propio Plan de Formación de Salvamento Marítimo.

Para el desarrollo de esta labor, todos los recursos de Salvamento Marítimo han trabajado de forma continua 24 horas los 365 días del año: los 21 Centros de Coordinación de Salvamento distribuidos a lo largo de la costa, las 49 embarcaciones de intervención rápida tipo "Salvamar", los 14 buques de salvamento y los 6 helicópteros, así como las 33 embarcaciones menores operadas por Cruz Roja Española. Adicionalmente, hay que destacar la importante colaboración prestada por los medios y recursos de las Administraciones Autonómicas, de otros organismos estatales, así como de entidades locales e internacionales, a las que desde aquí hacemos llegar nuestro agradecimiento.

La aprobación del Plan Nacional de Salvamento 2006-2009 ha permitido continuar, con más intensidad si cabe, el trabajo comenzado con el Plan Puente de mejora constante de los medios de salvamento y lucha contra la contaminación marina.

A la flota de los dos buques polivalentes incorporados en 2005, los gemelos “Luz de Mar” y “Miguel de Cervantes”, se ha unido a finales de 2006 un tercer buque, el “Don Inda”, con una concepción en cuanto a sus prestaciones semejante a la de los anteriores –gran potencia de remolque y asistencia a buques, recogida de productos contaminantes en la mar y su almacenamiento a bordo, plataforma de operaciones en la mar– aunque en unas dimensiones muy superiores, lo que junto a los avanzados sistemas instalados a bordo le sitúan a la vanguardia de este tipo de buques. Con la incorporación en el primer trimestre de 2007 de su gemelo, el “Clara Campoamor”, se habrá completado la flota de buques polivalentes establecida en el Plan Nacional de Salvamento y la costa española habrá elevado un importante escalón sus cotas de protección frente a accidentes e incidentes marítimos.

Asimismo, a lo largo de este año se ha incrementado la flota de “Salvamares” con cuatro nuevas unidades, alcanzando un total de 49, creando cuatro nuevas bases que han permitido mejorar la atención a las emergencias con este tipo de embarcaciones.

Por su parte, la flota aérea se ha visto incrementada con aviones, de los que Salvamento Marítimo carecía hasta la fecha. En abril de este año, 3 BEECHCRAFT BARON B-55, más una cuarta unidad para la cobertura de inoperatividades, han comenzado a operar mejorando las capacidades de Salvamento Marítimo en la localización de naufragos u objetos en la mar, así como para la detección de contaminaciones y la vigilancia marítima. Esta unidades prestarán servicio hasta la incorporación en 2007 de los nuevos aviones CASA CN-235, en construcción.

También en 2006 entraron en servicio las bases estratégicas de Santander, Castellón y Sevilla, uniéndose a las ya existentes de A Coruña y Madrid, lo que ha permitido mejorar de una forma muy significativa la capacidad y agilidad en la atención de aquellas emergencias que requieran la intervención de los equipos de salvamento y lucha contra la contaminación que se gestionan y operan desde estas Bases. A ellas se unen las 6 bases subacuáticas operativas desde finales de 2005, complementando y completando la capacidad de intervención.

Con este incremento de medios, así como con la incorporación de otros con nuevas prestaciones, de los que se carecía, Salvamento Marítimo está consiguiendo mejorar la cobertura de actuación, reducir los tiempos de respuesta e incrementar la capacidad de lucha contra la contaminación.

En cuanto a las cifras económicas, el volumen de inversiones en 2006 ha ascendido a 69,7 millones de euros, lo que supone incrementar en un 34% las inversiones realizadas en 2005.

Los gastos de la actividad ordinaria de la Sociedad alcanzaron los 103,4 millones de euros, lo que representa un 23% más que la cifra de 2005. Estos gastos fueron cubiertos en un 74% por las subvenciones del Estado y en un 16% por los ingresos propios.

Por último, quiero transmitir mi más calurosa felicitación a todas las personas que componen Salvamento Marítimo. El trabajo y el esfuerzo de todos, cada uno desde su responsabilidad, han permitido desarrollar la importante actividad que este Informe recoge.

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

ÍNDICE

INFORMACIÓN GENERAL

1. La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima.....	10
2. Consejo de Administración.....	11
3. Estructura organizativa.....	12
4. Información económica.....	12
5. Recursos Humanos.....	13

ORGANIZACIÓN Y MEDIOS DE LA SOCIEDAD DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARÍTIMA

1. Centros de Coordinación de Salvamento (CCS).....	17
2. Unidades marítimas y aéreas.....	17
3. Bases estratégicas de salvamento y lucha contra la contaminación marina.....	27
4. El Centro de Seguridad Marítima Integral Jovellanos.....	29

ESTADÍSTICAS DE ACTIVIDAD DE LA SOCIEDAD DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARÍTIMA

1. Emergencias atendidas durante el año 2006.....	32
2. Emergencias atendidas por los Centros de Coordinación de Salvamento en el año 2006.....	33
3. Evolución de las emergencias marítimas desde el año 1996 al 2006.....	34
4. Buques identificados por los Centros de Coordinación de Salvamento.....	35
5. Buques identificados en los dispositivos de separación de tráfico en los últimos ocho años.....	35
6. Actuaciones en emergencias de embarcaciones tipo "patera".....	36
7. Servicios efectuados por las unidades aéreas y marítimas en 2006.....	41
8. Ejercicios de entrenamiento.....	43
9. Intervenciones del área de Operaciones Especiales.....	48
10. Actividad del Centro Jovellanos.....	50
11. Presencia externa de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima.....	52

INVERSIÓN Y DESARROLLO DE LOS RECURSOS

1. Plan Nacional de Salvamento Marítimo 2006-2009.....	56
2. Programas y medidas del Plan Nacional de Salvamento Marítimo 2006-2009.....	59
Relación de Centros de Coordinación de Salvamento Marítimo.....	69



El personal técnico adscrito a los 21 Centros de Coordinación de Salvamento distribuidos por toda la costa española está en alerta permanente las 24 horas del día, durante los 365 días del año, para coordinar las emergencias marítimas.

INFORMACIÓN GENERAL



1. LA SOCIEDAD DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARÍTIMA

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

Misión

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

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

Área de responsabilidad de salvamento

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



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

2. CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

El Consejo de Administración a 31 de diciembre de 2006 estaba compuesto por:

Presidente Felipe Martínez Martínez

Directora de la Sociedad Pilar Tejo Mora-Granados

Consejeros

- Celia Abenza Rojo
- Pilar Aizpún Ponzán
- César F. Bordallo Álvarez
- Carles María Casajuana Palet
- José Cebrián Pascual
- José Luis Díez García
- Miguel Ángel de Frutos Gómez
- Alfredo González González
- Manuel L. Martín Antón
- Juan Martín Villalón
- Juan Manuel Montero Vázquez
- Javier Pascual Casado
- Mercedes Rico Carabias
- Francisco Suárez-Llanos Galán
- José María Verdú Valencia

Secretario del Consejo Rafael Domínguez Olivera

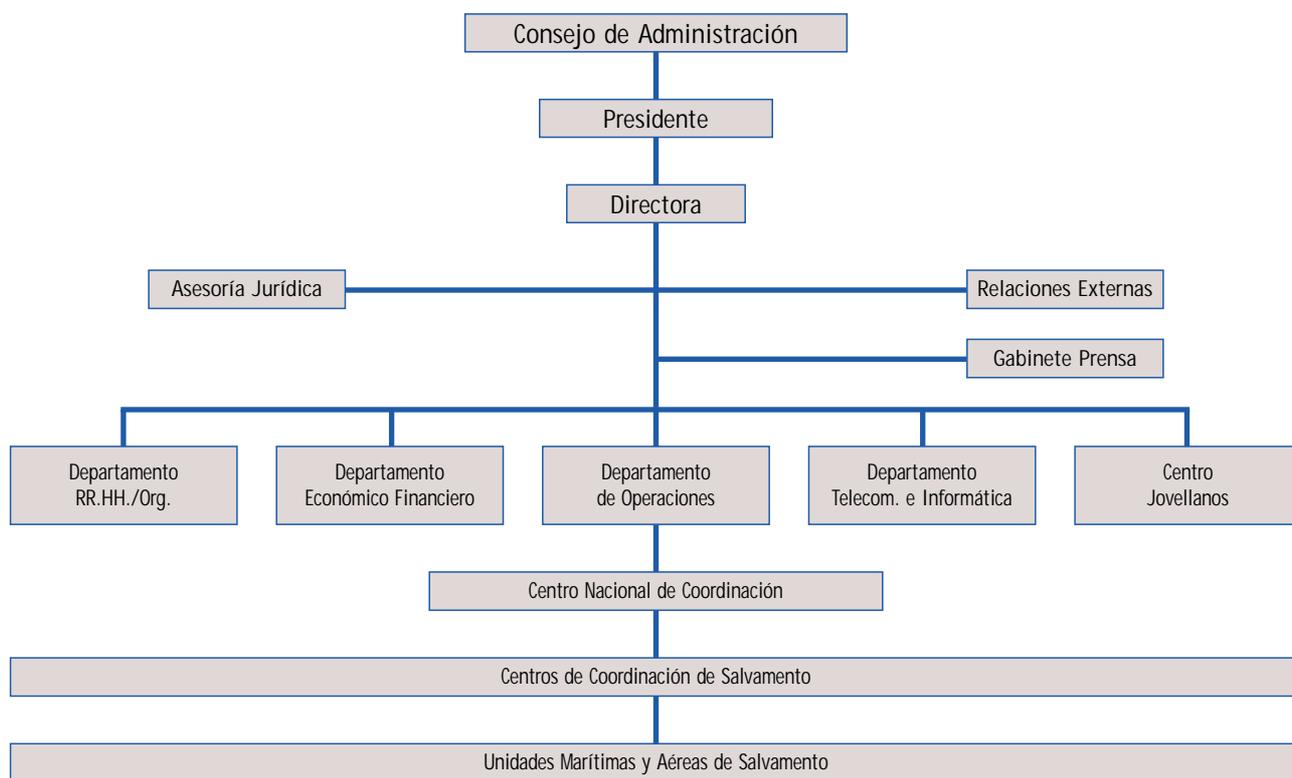
Durante el año 2006 han causado baja como miembros del Consejo de Administración de la Sociedad:

Antonio Pérez Peña

María Jesús Petrement Rodríguez

La Sociedad quiere agradecer, a todos ellos, su dedicación y esfuerzo durante el tiempo que permanecieron en el Consejo de Administración.

3. ESTRUCTURA ORGANIZATIVA



4. INFORMACIÓN ECONÓMICA

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

Durante el año 2006 Salvamento Marítimo, además de su patrimonio propio, contó con los siguientes **medios de financiación** para el desarrollo de sus objetivos:

- Los ingresos ordinarios procedentes fundamentalmente de los cursos de formación impartidos en el Centro de Seguridad Marítima Integral Jovellanos consecuencia de su propia actividad comercial, que en el ejercicio 2006 ascendieron a 1,62 millones de euros.
- Los ingresos percibidos por las liquidaciones que realizan las compañías que gestionan los medios aéreos y marítimos con los que opera la Sociedad, así como los percibidos directamente por Salvamento Marítimo de las compañías aseguradoras por operaciones de salvamento. En el ejercicio 2006 ascendieron a 679.000 euros.

- Las subvenciones asignadas en los Presupuestos Generales del Estado para 2006, que fueron de 65,91 millones de euros las de explotación y 59,90 millones de euros las de capital.
- Las subvenciones y aportaciones concedidas a favor de la Sociedad procedentes de fondos específicos de la Unión Europea, de otras Administraciones Públicas, etc.
- En el capítulo de ingresos cabe destacar el incremento adicional en la aportación de subvenciones de explotación en 18 millones de euros, debido básicamente a las necesidades derivadas del accidente del buque "Prestige", de la inmigración irregular en Canarias y de la adaptación a la Directiva 2002/59.

En cuanto a los gastos, la Sociedad ha mantenido la tendencia de años anteriores con unos gastos totales de 110,45 millones de euros de los que 103,4 millones de euros corresponden a los incurridos para el desarrollo ordinario de su actividad y 7,05 millones a los ocasionados como consecuencia del accidente del buque "Prestige".

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

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

GASTOS (millones de euros)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Aprovisionamientos	26,66	32,06	34,16	43,82	40,93	44,34	58,32
Gastos de Personal	11,84	12,93	14,03	16,21	17,17	18,15	19,60
Servicios Exteriores	5,76	5,37	5,57	6,02	7,30	8,43	11,51
Otros Gastos de Explotación	0,21	0,79	0,48	0,69	0,12	0,81	1,12
Dotación Amortizaciones Inmovilizado	7,34	7,25	8,32	8,06	8,10	7,15	12,85
Total	51,81	58,40	62,56	74,8	73,62	78,88	103,40

5. RECURSOS HUMANOS

El equipo humano que trabaja en Salvamento Marítimo está en alerta permanente las 24 horas del día, los 365 del año, para velar por la seguridad en la mar. En el año 2006 el número total de profesionales trabajando ha ascendido a 1.151 personas. De ellos, un total de 457 (387 titulados) es personal de la Socie-

dad de Salvamento, de los que 419 son fijos y 38 eventuales, que se distribuyen entre los Centros de Coordinación de Salvamento, los Servicios Centrales y el Centro de formación Jovellanos. Los 694 restantes corresponden a las tripulaciones de las unidades aéreas y marítimas.

TOTALES	
Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima	457
Tripulaciones de las unidades	694
TOTAL	1.151

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

*Salvamento
Marítimo cuenta
con 6
helicópteros
distribuidos
estratégicamente
a lo largo de los
más de 8.000
kilómetros de la
costa española.
Sus bases se
ubican en A
Coruña, Gijón,
Valencia,
Almería, Jerez y
Gando.*

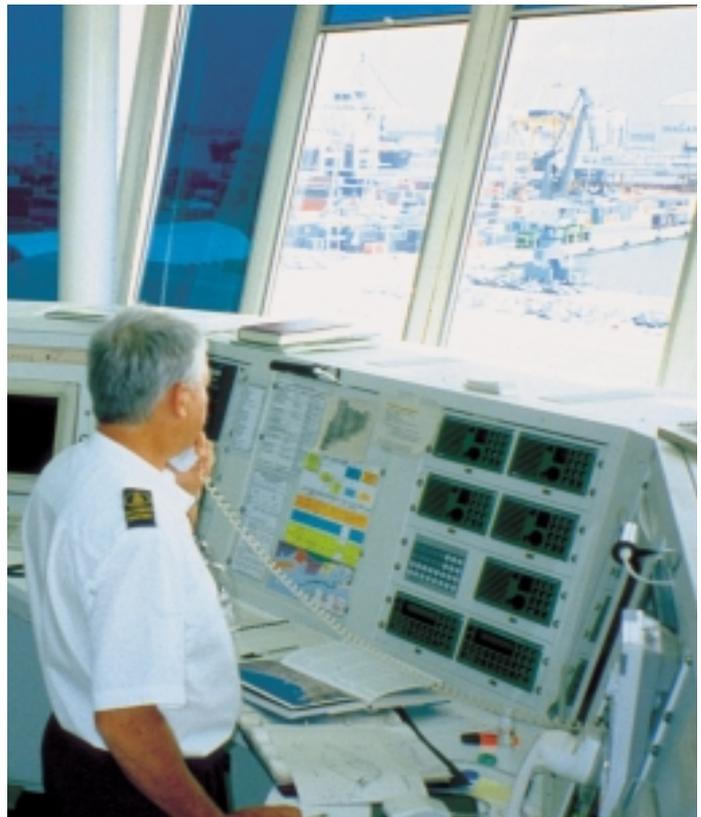


ORGANIZACIÓN Y MEDIOS DE LA SOCIEDAD DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARÍTIMA





Salvamento Marítimo dispone a lo largo de la costa española de 49 embarcaciones de intervención rápida tipo "Salvamar", 14 buques, 6 helicópteros y 3 aviones.



293 titulados en Marina Civil se encargan de controlar las emergencias marítimas desde los 21 centros de Coordinación de Salvamento.

1. CENTROS DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO (CCS)

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

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

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

El personal técnico adscrito a los Centros de Coordinación de Salvamento está en alerta permanente las 24 horas del día, durante los 365 del año. En total, 293 titulados en Marina Civil se encargan de controlar las emergencias marítimas desde los 21 Centros de Coordinación de Salvamento. La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima atiende cualquier emergencia que pueda acontecer en los 1,5 millones de kilómetros cuadrados de zona marítima asignada a España en materia de búsqueda y salvamento.



Los 21 Centros de Coordinación de Salvamento dieron respuesta a 4.844 emergencias en el año 2006, ascendiendo el número de personas asistidas a 38.287.

2. UNIDADES MARÍTIMAS Y AÉREAS

La flota de Salvamento Marítimo, a 31 de diciembre de 2006, está compuesta por 3 buques polivalentes de salvamento y lucha contra la contaminación, 11 buques de salvamento y 49 embarcaciones de intervención rápida denominadas "Salvamares". La flota se completa con los medios aéreos de los que dispone Salvamento Marítimo y que se concretan en 6 helicópteros, que tienen su bases en Jerez, Gijón, Gando, A Coruña, Valencia y Almería; así como 3 aviones situados en los aeropuertos de Santiago de Compos-

tela, Almería y Gando. Un cuarto avión está disponible para cubrir las inoperatividades de los otros tres.

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



Gracias a la incorporación de tres buques polivalentes en propiedad, Salvamento Marítimo multiplica por 30 su capacidad de recogida de residuos en la mar, que en 2004 era de 80 metros cúbicos y ahora es de 2.403,8 metros cúbicos.

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

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

2.1. Buques polivalentes

La característica de los tres buques ya operativos ("Luz de Mar", "Miguel de Cervantes" y "Don Inda") y

el cuarto, ("Clara Campoamor"), que entrará en funcionamiento a principios de 2007, es su polivalencia en tres aspectos principales:

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

El "Luz de Mar" y el "Miguel de Cervantes" tienen 56 metros de eslora, 228 toneladas de tiro de remolque y gran maniobrabilidad, su capacidad de recogida es de 300 m³ cada uno y disponen de brazos de recogida de contaminación con bombas de aspiración, barreras de contención, skimmers y tanques de almacenamiento a bordo. Cuentan con una potencia de remolque de tiro a punto fijo de 128 toneladas.

El "Don Inda" y el "Clara Campoamor" tienen 80 metros de eslora y 1.750 m³ de capacidad de recogida cada uno y constituyen el complemento del Plan Nacional ante graves accidentes por vertidos contaminantes. Con la incorporación de estas nuevas unidades a las ya operativas, Salvamento Marítimo multiplica por 30 su capacidad de recogida de residuos en la mar, que en 2004 era de 80 metros cúbicos, y ahora es de 2.403,8 metros cúbicos.

Los buques polivalentes se pueden utilizar como plataformas de apoyo a operaciones marítimas pues

disponen de espacios específicamente habilitados y dotados para el trabajo de buceadores, de equipos auxiliares, central de comunicaciones, etc.

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



Los buques polivalentes de Salvamento Marítimo disponen de brazos rígidos de recogida de producto contaminante.

BUQUES PROPIOS	Año	Potencia (CV)	Tiro	Eslora	Tripulación	Zona de influencia
Luz de Mar	2005	10.300	125	56	13	DST Finisterre
Don Inda*	2006	21.700	228	80	16	DST Finisterre
Miguel de Cervantes	2005	10.300	125	56	13	Zona del Estrecho

* El buque Don Inda sustituyó en diciembre de 2006 al Luz de Mar que se desplazó a Canarias.

2.2. Remolcadores

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

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

REMOLCADORES PROPIOS	Año	Potencia (CV)	Tiro (T)	Eslora (Metros)	Tripulación	Zona de influencia
Alonso de Chaves	1987	8.640	105	63	14	Cantábrico Occidental
Punta Salinas	1982	8.800	97,7	63	14	Canarias Occidental
Punta Mayor	1984	8.000	81	60	14	Mediterráneo Norte

REMOLCADORES FLETADOS	Año	Potencia (CV)	Tiro (tons)	Tripulación	Eslora (metros)	Zona de influencia
V.B. Antártico	2001	8.160	95,6	13	51,18	Mediterráneo Sur
Ría de Vigo	1990	8.780	92,7	10	68	Baleares
Ibaizábal II	1974	4.500	50	7	36,9	Cantábrico Oriental
Ibaizábal I	1973	4.500	50	7	36,9	Galicia Norte
Ibaizábal III	1974	4.500	50	7	36,9	Galicia Sur
Sertosa 18	1977	3.350	48,1	7	33,5	Andalucía Occidental
Remolcanosa 5	1978	5.057	66,2	7	43	Andalucía Oriental
Boluda Mistral	1974	3.300	45	7	36,32	Canarias Oriental

La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima fletó temporalmente los buques "Punta Tarifa", desde abril a noviembre de 2006, y el "Conde de Gondomar",

desde agosto a diciembre de 2006, para operar en el área de Canarias con motivo de las emergencias relacionadas con la inmigración irregular.

REMOLCADORES FLETADOS	Año	Potencia (CV)	Tiro (tons)	Tripulación	Eslora (metros)	Zona de influencia
Conde de Gondomar	2006	3.500	30,5	7	56,32	Canarias
Punta Tarifa	2006	3.240	50	7	31,25	Canaria

2.3. Embarcaciones "Salvamares"

Son embarcaciones de alta velocidad, gran maniobrabilidad y poco calado, apropiadas para actuar en circunstancias en que la rapidez de respuesta juega un papel fundamental. Las "Salvamares", de 15 o 21

metros de eslora, alcanzan velocidades superiores a los 30 nudos. Construidas en aluminio y con borda baja son adecuadas para recoger naufragos del agua, además de dar remolques y asistencias. Participan en la mayoría de las emergencias atendidas por el ser-



Un remolcador de Salvamento asiste a un velero.

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

o de su filial, Remoques Marítimos S.A.

A fecha 31 de diciembre de 2006 la flota de unidades de intervención rápida estaba compuesta por 49 embarcaciones según la siguiente relación:



Las embarcaciones de intervención rápida tipo "Salvar" protagonizan la mayoría de las emergencias atendidas por el servicio de Salvamento Marítimo. Sus principales características son la rapidez y la versatilidad.

ORGANIZACIÓN Y MEDIOS

Nombre	Eslora	Tripulación	Potencia	Entrada en servicio	Base actual
Orión	20 mts.	3	2x1.300 hp	1999 (22 diciembre)	Pasajes
Monte Gorbea	15 mts.	3	2x450 hp	1992 (1 julio)	Bermeo
Deneb	21 mts.	3	2x1.400 hp	2001 (24 enero)	Santander
Algol	15 mts.	3	2x450 hp	1991 (20 julio)	Llanes
Rigel	20 mts.	3	2x1.300hp	2000 (3 abril)	Gijón
Capella	21 mts.	3	2x1.400 hp	2002 (20 marzo)	Luarca
Sargadelos	15 mts.	3	2x450 hp	1995 (1 febrero)	Burela
Shaula	21 mts.	3	2x1.400 hp	2001 (julio)	Cariño
Mirfak	21 mts.	3	2x1.400 hp	2001 (23 abril)	A Coruña
Altair	21 mts.	3	2x1.400 hp	2000 (30 noviembre)	Camariñas
Regulus	21 mts.	3	2x1.400 hp	2003 (1 septiembre)	Porto do Son
Mirach	21 mts.	3	2x1.400 hp	2002 (2 diciembre)	C. Morrazo
Alborán	20 mts.	3	2x1.250 hp	1996 (12 agosto)	Mazagón
Gadir	20 mts.	3	2x1.250 hp	1996 (12 noviembre)	Cádiz
Dubhe	15 mts.	3	2x525 hp	1993 (1 marzo)	Barbate
Alkaid	21 mts.	4	2x1.400 hp	2004 (12 agosto)	Tarifa
Algeciras	15 mts.	4	2x450 hp	1992 (1 noviembre)	Algeciras
El Puntal	15 mts.	3	2x525 hp	1993 (1 abril)	Ceuta
Spica	15 mts.	3	2x450 hp	1992 (5 junio)	Melilla
Vega	15 mts.	4	2x610 hp	2000 (20 mayo)	Málaga
Hamal	21 mts.	4	2x1.400 hp	2006 (6 noviembre)	Motril
Alonso Sánchez	15 mts.	3	2x450 hp	1992 (1 noviembre)	Cobertura de varadas
Denébola	21 mts.	4	2x1.400 hp	2005 (3 agosto)	Almería
Algenib	21 mts.	3	2x1.400 hp	2002 (21 octubre)	Garrucha
Alcor	15 mts.	3	2x610 hp	1998 (1 agosto)	Cartagena
Polaris	15 mts.	3	2x610 hp	2000 (12 julio)	Alicante
Levante	15 mts.	3	2x450 hp	1995 (1 mayo)	Jávea
Pollux	21 mts.	3	2x1.400 hp	2001 (12 marzo)	Valencia
Aldebarán	15 mts.	3	2x610 hp	1998 (20 abril)	Burriana
Sant Carles	15 mts.	3	2x450 hp	1992 (1 agosto)	S. Carlos Rápita
Diphda	21 mts.	3	2x1.400 hp	2001 (5 diciembre)	Tarragona
Bellatrix	15 mts.	3	2x450 hp	1992 (1 diciembre)	Barcelona
Sirius	20 mts.	3	2x1.300 hp	2000 (20 mayo)	Palamós
Cástor	15 mts.	3	2x610 hp	2000 (12 julio)	Port Selva
Cavall Bernat	15 mts.	3	2x525 hp	1993 (1 mayo)	Alcudia
Illes Pitiuses	15 mts.	3	2x450 hp	1995 (11 julio)	Porto Colom
Acrux	21 mts.	3	2x1.400 hp	2003 (11 julio)	Puerto Portals
Antares	21 mts.	3	2x1.300 hp	1999 (20 julio)	Mahón
Markab	21 mts.	3	2x1.400 hp	2002 (7 mayo)	Ibiza
Canopus	15 mts.	3	2x525 hp	1993 (1 junio)	La Palma
Alphecca	15 mts.	4	2x450 hp	2005 (11 febrero)	La Gomera
Alpheratz	21 mts.	4	2x1.400 hp	2006 (20 junio)	Los Cristianos
Alphard	21 mts.	4	2x1.400 hp	2005 (3 agosto)	Los Cristianos
Adhara	21 mts.	4	2x1.400 hp	2006 (11 agosto)	La Restinga
Nunki	21 mts.	3	2x1.400 hp	2002 (4 febrero)	Las Palmas
Atlántico	20 mts.	4	2x1.000 hp	1992 (1 agosto)	Arrecife
Tenerife	20 mts.	3	2x1250 hp	1995 (5 septiembre)	Sta Cruz de Tenerife
Menkalinan	21 mts.	4	2x1.400 hp	2006 (5 diciembre)	Arguineguín
Mizar	21 mts.	4	2x1.400 hp	2004 (12 agosto)	Gran Tarajal

2.4. Embarcaciones de Cruz Roja Española

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

mento ligeras, algunas propiedad de Salvamento Marítimo y otras de la Cruz Roja. Las bases están gestionadas por un jefe de base que se ocupa de las tripulaciones compuestas por voluntarios de Cruz Roja Española. En el año 2006 Cruz Roja Española gestionó 33 bases subvencionadas por Salvamento Marítimo.

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

Puerto Base	Embarcación
Burela	LS-Saturno
Cedeira	LS-Marte
A Coruña	Pura1
Ribeira	Langosteira
Laxe	Tain
Isla Cristina	LS-Calipso
Tarifa	LS-Júpiter
Motril	LS-AM-13
Águilas	LS-Titania
Santa Pola	LS-Plutón
Castellón	LS-AM-11
Tarragona	LS-Venus
Vilanova	LS-Neptuno
Arenys	Ls- Tritón
Sóller	LS-Galatea
San Antonio	LS-Urano
La Estaca (El Hierro)	Salvamar El Hierro
Playa Blanca	LS-Mercurio

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

Puerto Base actual	Embarcación
Guetaria	LS-Zarautz I
Bermeo	Bizkaia I BI
Laredo	LS-Mar Laredo
Santander	LS-Santander
Suances	Atlántico 21-3
Gijón	Gijón I
Luarca	C. de la Victoria
L'Ametlla	Brio 620
Alicante	LS Tabarca
Valencia	M0.3-V del Mar
Cádiz	Mar Tarifa
Málaga	LS Málaga
San Pedro del Pinatar	Punta de Algas
Tzacorte	Mike 85.3
Mogán	LS-43.11



Firma del Plan de Acción 2006 entre Salvamento Marítimo y Cruz Roja para desarrollar, aplicar y coordinar las actividades de búsqueda y salvamento marítimo.

2.5. Helicópteros

Para el salvamento de la vida humana en la mar y el reconocimiento aéreo, Salvamento Marítimo cuenta con 6 helicópteros específicamente configurados para las labores de búsqueda y salvamento marítimo. Las bases se encuentran en Jerez, Gijón, Gando, A Coruña, Valencia y Almería. Desde el mes de abril de 2005 está operativo el sexto helicóptero con base en Almería para cubrir el área suroriental de la península. Son

activados para dar una rápida respuesta a las emergencias que necesitan una actuación inmediata por las condiciones de gravedad, supervivencia o evacuaciones médicas en que se encuentran las vidas en peligro. Además, en 2005 se comenzó el proceso de implantación de la permanencia continuada de las tripulaciones en base las 24 horas del día, con el consiguiente aumento de tripulaciones y la reducción de los tiempos de respuesta en las actuaciones de los helicópteros.

Nombre	Modelo	Base	Tripulación
Helimer Cantábrico	Dauphine	Gijón	4
Helimer Galicia	S-61-N	A Coruña	5
Helimer Andalucía	S-61-N	Jerez	5
Helimer Alborán	S-61-N	Almería	5
Helimer Mediterráneo	Dauphine	Valencia	4
Helimer Canarias	S-61-N	Gando	5



Salvamento Marítimo, tan pronto tiene conocimiento de la existencia de una emergencia, moviliza los medios más cercanos y adecuados para atenderla, ya sean propios o de otras administraciones.

2.6. Aviones

Salvamento Marítimo dispone desde el mes de abril de 2006 de cuatro aviones "Beechcraft Baron B-55" con base en Santiago, Almería, Las Palmas y un cuarto para cobertura de inoperatividades. Los aviones "Beechcraft Baron B-55", propiedad de la empresa pública SENASA, han sido contratados por Salvamento Marítimo para operar transitoriamente hasta la puesta en servicio de los tres aviones EADS-CASA de nueva construcción y en propiedad

que se incorporarán a la flota de Salvamento Marítimo en junio de 2007.

Entre las características del "Beechcraft Baron B-55" destacan una velocidad de crucero de 150 nudos y la posibilidad de recorrer una distancia máxima de 900 millas náuticas. Es la primera vez que se incorporan aviones a la flota aérea de Salvamento Marítimo y suponen una mejora muy considerable de la capacidad para las labores de salvamento y búsqueda de náufragos además de la prevención y lucha contra la contaminación marina.



*Salvamento Marítimo dispone por primera vez de aviones para actuar en las emergencias. Cuatro aviones de SENASA operarán hasta la incorporación de los nuevos aviones en 2007.
Autor: Pepe Heredia.*

DESPLIEGUE DE LA RED DE CENTROS Y UNIDADES DE SALVAMENTO MARÍTIMO



21
CENTROS
COORDINADOS



3
BUQUES
POLIVALENTES



11
BUQUES DE
SALVAMENTO



29
EMBARCACIONES
DE INTERVENCIÓN
RÁPIDA (21 m.)



20
EMBARCACIONES
DE INTERVENCIÓN
RÁPIDA (15 m.)



6
HELICÓPTEROS



3
AVIONES
DE VIGILANCIA

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

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

Salvamento Marítimo ya cuenta con cinco bases estratégicas ubicadas en A Coruña, Madrid, Santander, Castellón y Sevilla. Desde los Servicios Centrales de la Sociedad en Madrid, y más concretamente desde el área de Operaciones Especiales, se realiza la coordinación de los trabajos de las bases estratégicas. Está en proceso de desarrollo la implantación de 2 bases adicionales: una en Santa Cruz de Tenerife y otra en Fene (A Coruña), que sustituirá a la de A Coruña, y otra en Cartagena.

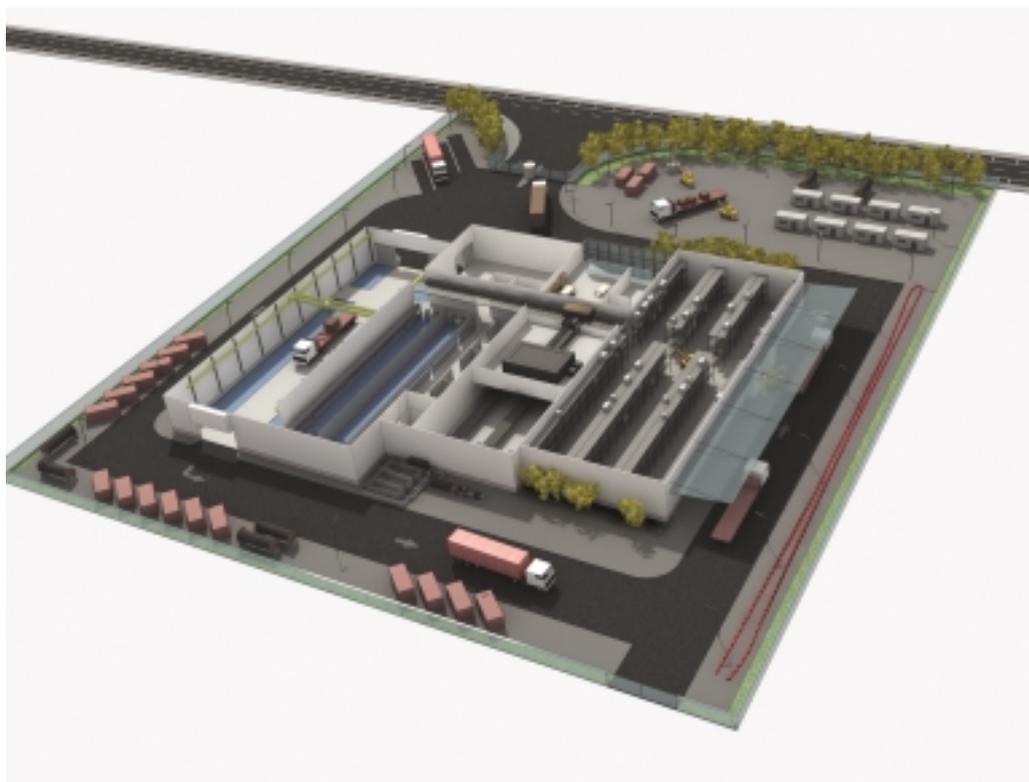
Con la redistribución del material existente en diferentes bases estratégicas a lo largo del litoral, se optimiza desde el punto de vista logístico los tiempos de respuesta ante posibles incidentes producidos por contaminación de hidrocarburos en la mar, o aquellas otras emergencias que requieran la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

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

- Instalaciones para el mantenimiento, lavado y reparación de equipos de lucha contra la contaminación. Mediante este mantenimiento se procura la operatividad total y la disponibilidad inmediata de los equipos para ser utilizados en una emergencia de la manera más eficaz y rápida posible.
- Equipo técnico especializado de intervención en emergencias.
- Elementos de transporte para el posicionamiento del material en el lugar de la emergencia.

Los componentes básicos del material de las bases estratégicas son:

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



Los equipos de lucha contra la contaminación se trasladan al lugar de la emergencia desde las 5 bases estratégicas.

MATERIAL DE LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN MARINA	
Tipos de barreras (en metros)	Total
Selladoras	4.070
Portuarias	12.955
Costeras	24.525
Oceánicas	20.698
Total barreras existentes (en metros)	62.256
Cerco (unidades)	8
Bombas	49
"Skimmers"	60



Un técnico de Salvamento Marítimo limpia una barrera oceánica en una base estratégica tras su uso en una operación.

En las bases se dispone de un total de 62.256 metros de barreras de protección, 60 "skimmers" para la absorción de hidrocarburos desde el agua y alrededor de 10.000 metros de material absorbente.

La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima también cuenta con 3 bases locales en Las Palmas, Algeciras y Tarragona con contenedores de material y equipos de lucha contra la contaminación para asegu-

rar la primera respuesta ante una contaminación procedente del mar.

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

4. EL CENTRO DE SEGURIDAD MARÍTIMA INTEGRAL JOVELLANOS

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

Objetivos:

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

Instalaciones:

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

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



El Centro de Seguridad Marítima Integral Jovellanos representa la respuesta al reto de la formación avanzada y la investigación en todos los campos de la seguridad, especialmente la marítima.

El Centro Jovellanos dispone de una piscina de entrenamiento con un sistema de creación de 16 tipos de olas diferentes. En ella se pueden simular situaciones de riesgo para la formación de los alumnos.



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



Ejercicio de extinción de un incendio provocado en un simulador de una aeronave.

ESTADÍSTICAS DE ACTIVIDAD DE LA SOCIEDAD DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARÍTIMA



1. EMERGENCIAS ATENDIDAS DURANTE EL AÑO 2006

A lo largo del año 2006 se han atendido un total de 4.844 emergencias, que se desglosan del modo siguiente:

- 2.784 emergencias relacionadas con buques y/o sus tripulaciones, de las que 260 han sido intervenciones en evacuaciones médicas, siguiendo los consejos y solicitudes del Centro Radiomédico del Instituto Social de la Marina.
- 228 relacionadas con la protección del medio marino/lucha contra la contaminación marina.
- 451 relacionadas con alertas de Radiobalizas, Llamada Selectiva Digital o Inmarsat, de las que 409 han sido radiobalizas, confirmándose 15 de ellas como emergencias reales, habiéndose producido la mayoría de las mismas por motivos desconocidos o accidentales.
- 997 emergencias no relacionadas con buques y/o sus tripulaciones, es decir, casos de intervenciones

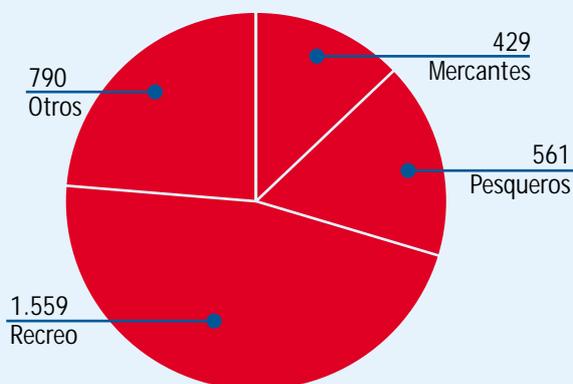
en caídas desde acantilados, submarinistas, recogidas de objetos a la deriva, etc.

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

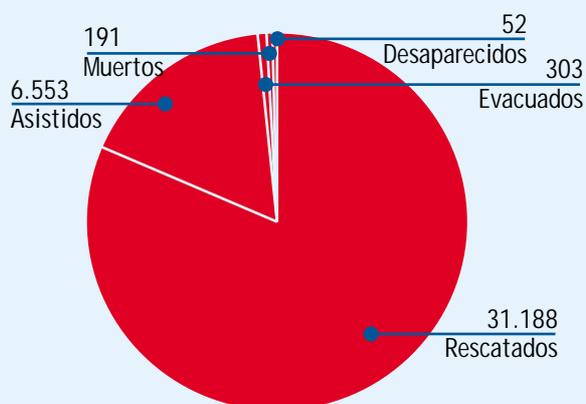
En las emergencias se han visto involucrados un total de 3.339 buques.

El total de personas implicadas en las actuaciones relacionadas con el total de emergencias fue de 38.287.

El número total de buques a los que se ha hecho seguimiento desde los Centros de Coordinación de Salvamento durante el año de 2006, ha sido de 314.365, de los cuales 157.893 corresponden a buques identificados a su paso por los Dispositivos de Separación de Tráfico de Finisterre, Tarifa y Cabo de Gata, el resto fueron controlados en las entradas/salidas de los puertos españoles.



Tipo de buque.



Personas involucradas.

2. EMERGENCIAS ATENDIDAS POR LOS CENTROS DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO EN EL AÑO 2006



El personal de los 21 Centros Coordinadores de Salvamento está alerta permanente las 24 horas del día para coordinar las emergencias marítimas.



Un buque de Salvamento asiste a un pesquero en llamas.

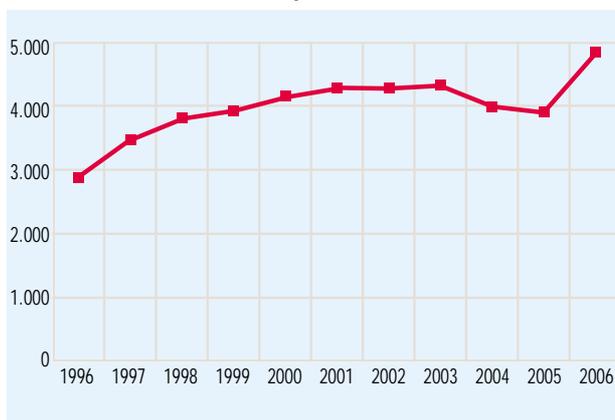


Salvamento Marítimo cuenta con 6 helicópteros que actúan en las emergencias con la máxima rapidez.

3. EVOLUCIÓN DE LAS EMERGENCIAS MARÍTIMAS DESDE EL AÑO 1996 AL 2006

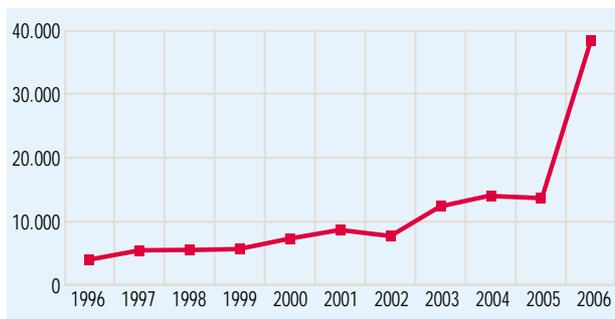
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Relacionadas buques/trip.	1.330	1.589	1.790	1.924	2.006	2.168	2.167	2.219	2.225	2.205	2.784
Protección del medio marino	181	215	242	218	262	238	207	202	175	138	228
Señales Autom. de Socorro	429	537	553	620	591	602	632	587	480	504	451
No relacionadas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

Evolución del número de emergencias desde el año 1996 al 2006.



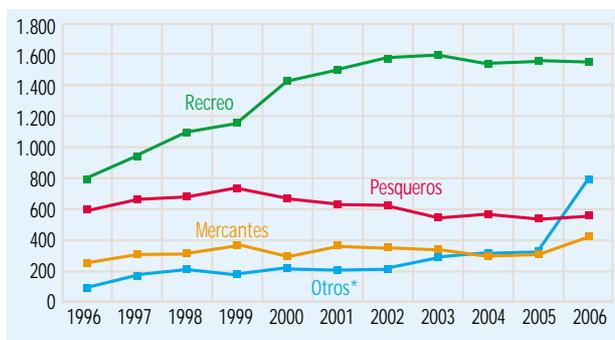
Año	Rescatados	Asistidos	Evacuados	Muertos	Desaparecidos	Total
1996	630	2.882	334	143	54	4.043
1997	940	4.002	355	170	39	5.506
1998	1.015	3.972	336	181	80	5.584
1999	1.331	3.872	359	148	52	5.762
2000	1.900	4.875	294	190	64	7.323
2001	2.525	5.612	312	170	71	8.690
2002	2.196	5.124	281	165	43	7.809
2003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

Evolución de las personas involucradas en emergencias desde el año 1996 al 2006.



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

Evolución del número y tipo de buques implicados en emergencias desde el año 1996 al 2006.



() Porcentaje sobre el total.

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

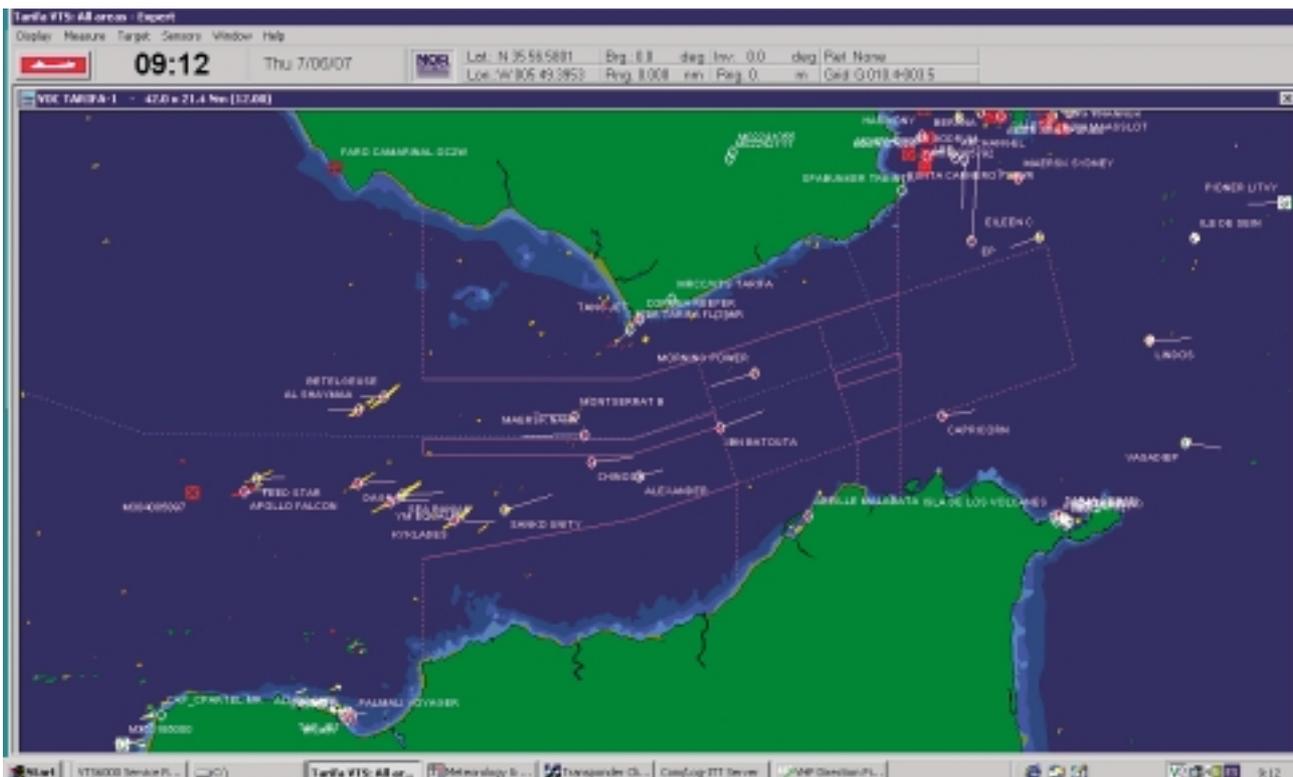
4. BUQUES IDENTIFICADOS POR LOS CENTROS DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO

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

BUQUES CONTROLADOS	2004	2005	2006
Total de buques identificados	312.383	310.577	314.365

5. BUQUES IDENTIFICADOS EN LOS DISPOSITIVOS DE SEPARACIÓN DE TRÁFICO EN LOS ÚLTIMOS OCHO AÑOS

*D.S.T: DISPOSITIVO DE SEPARACIÓN DE TRÁFICO								
*D.S.T. FINISTERRE								
	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Total buques identificados	41.829	44.561	44.331	43.209	43.469	42.538	43.212	41942
Buques con mercancías peligrosas	11.609	12.834	12.604	12.446	13.054	13.229	14.069	14,115
*D.S.T. TARIFA								
	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Total buques identificados	83.856	84.844	82.136	83.491	88.778	91.009	94.157	96.188
Buques con mercancías peligrosas	15.200	17.466	17.935	18.145	18.602	19.148	20.655	21.343
*D.S.T. GATA								
	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Total buques identificados	13.788	22.244	21.049	20.252	19.067	20.049	15.408	19.755
Buques con mercancías peligrosas	3.228	3.643	3.859	4.196	3.993	4.035	-	4.236



Dispositivo de Separación de Tráfico Marítimo del Estrecho.

6. ACTUACIONES EN EMERGENCIAS DE EMBARCACIONES TIPO "PATERA"

En el año 2006, se ha observado un incremento excepcional en el número de emergencias de embarcaciones tipo "patera" en las aguas españolas lindantes con el continente africano, habiendo cambiado incluso las rutas habituales a otras, como en el caso de Canarias, más alejadas de las costas, más arriesgadas y con otros tipos de embarcaciones, como son los cayucos, en los que se ha llegado a transportar a 179 personas.

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

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

A continuación se detallan cuadros y datos estadísticos de este tipo de emergencias. Los Centros de Salvamento que las han coordinado han experimentado una afluencia de este tipo de embarcaciones nunca antes observado.

1. DATOS POR CENTROS

Centro de Coordinación de Salvamento (CCS) en Tarifa

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

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

CCS Tarifa	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic
N.º Emergencias	–	3	1	2	2	2	7	2	5	1	4	3
Rescatados	–	52	17	66	57	51	113	32	97	32	59	18
Fallecidos	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Desaparecidos	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–

El Centro en Tarifa es el Centro de Salvamento con más experiencia al ser el que primero percibió, en el año 1991, la actividad en este aspecto, aunque, de nuevo en el año 2006 haya experimentado una disminución de este tipo de casos, ya que se han desplazado hacia el Mar de Alborán y sobre todo a la zona de Canarias. En los últimos diez años su estadística ha sido la siguiente:



CCS Tarifa	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
N.º Emergencias	6	11	32	63	50	41	73	59	53	32
Rescatados	66	69	382	965	1.186	908	2.665	1.290	1.546	594
Fallecidos	24	17	7	33	18	27	13	5	1	–
Desaparecidos	–	39	5	20	–	6	–	–	1	–

Centro de Coordinación de Salvamento en Almería

Otro Centro encargado de coordinar este tipo de emergencias es el Centro de Coordinación de Salvamento en

Almería, que durante el año 2006 ha mantenido el incremento del número de emergencias de este tipo.

CCS Almería	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic
N.º Emergencias	6	8	5	7	11	17	21	22	30	16	17	3
Rescatados	138	335	159	190	226	421	523	516	757	456	553	24
Fallecidos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Desaparecidos	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-	-	-

En este Centro, la actividad en este tipo de emergencias se inició en el año 1994 habiendo experimentado en 2006 un importantísimo crecimiento, siendo los datos a lo largo de los últimos diez años los siguientes:



CCS Almería	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
N.º Emergencias	4	27	27	35	49	21	51	81	84	163
Rescatados	38	141	241	470	1.046	631	1.910	3.276	2.813	4.298
Fallecidos	-	11	-	5	4	-	4	-	7	-
Desaparecidos	10	16	10	-	11	-	6	-	22	2

Centro de Coordinación de Salvamento en Las Palmas

En la misma medida que los Centros anteriores el Centro de Coordinación de Salvamento en Las Palmas, ubi-

cado en la isla de Gran Canaria, atiende episodios de pateras, siendo sus datos durante el pasado año 2006:

CCS Las Palmas	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic
N.º Emergencias	17	9	17	2	8	17	14	15	16	15	15	7
Rescatados	297	250	489	76	437	564	552	769	939	507	306	154
Fallecidos	-	-	-	-	-	2	3	2	-	-	1	-
Desaparecidos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

El Centro de Coordinación de Salvamento en Las Palmas es el centro que coordina las operaciones de las emergencias que surgen normalmente en las islas más orientales del archipiélago canario, como son las de Fuerteventura y Lanzarote, que por su proximidad a la costa de Marruecos son las elegidas para efectuar el desembarco de los inmigrantes desde las "pateras", aunque durante 2006 la mayor acumulación de emergencias se ha producido al sur de la isla de Gran Canaria. En los últimos diez años se ha producido un aumento continuo de este tipo de casos, agudizado en 2006, siendo sus datos los siguientes:



CCS Las Palmas	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
N.º Emergencias	3	7	8	9	15	42	64	94	99	152
Rescatados	12	32	41	41	99	397	1.245	2.805	1.784	5.340
Fallecidos	-	-	7	2	10	13	26	61	19	8
Desaparecidos	-	-	0	0	15	4	37	61	14	-

Centro de Coordinación de Salvamento en Tenerife

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

ficativos en cuanto al aumento del número de emergencias así como al cambio de rutas experimentado durante este pasado año 2006:

CCS Tenerife	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic
N.º Emergencias	4	3	19	9	51	9	19	56	61	9	7	10
Rescatados	88	75	842	332	4.240	572	1.501	4.921	5.580	546	527	811
Fallecidos	-	-	-	-	-	-	9	4	1	-	-	-
Desaparecidos	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-

El Centro de Coordinación de Salvamento en Tenerife es el centro que coordina las operaciones de las emergencias que surgen normalmente en las islas más occidentales del archipiélago canario, que han sido las elegidas para efectuar el desembarco de los inmigrantes desde los "cayucos" provenientes de lugares tan alejados de las islas como Mauritania y Senegal, observándose en estos dos últimos años un aumento insólito de este tipo de casos, siendo sus datos los siguientes:

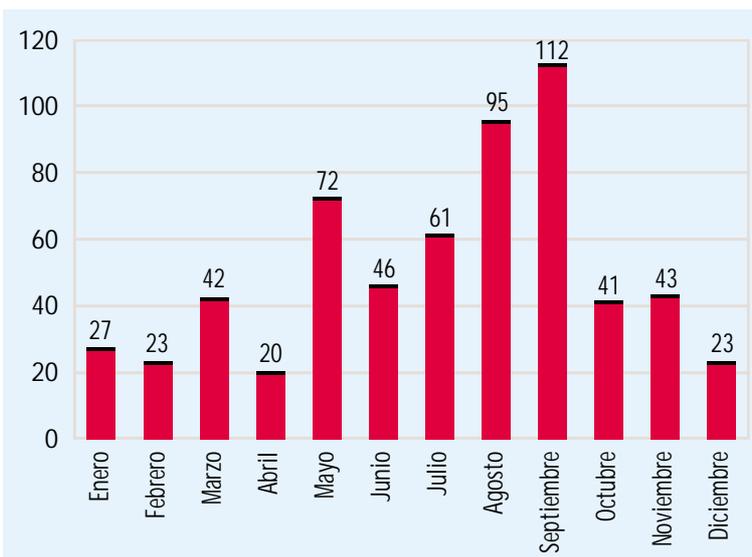


CCS Tenerife	2005	2006
N.º Emergencias	12	257
Rescatados	581	20.035
Fallecidos	1	14
Desaparecidos	12	1

2. DATOS AÑO 2006

Resultados totales de emergencias:

Emergencias embarcaciones tipo "pateras" año 2006				
	N.º emergencias	Rescatados	Fallecidos	Desaparecidos
Tarifa	32	594	-	-
Almería	163	4.298	-	2
Las Palmas	152	5.340	8	-
Tenerife	257	20.035	14	1
Cádiz	1	226	-	-
Total	605	30.493	22	3

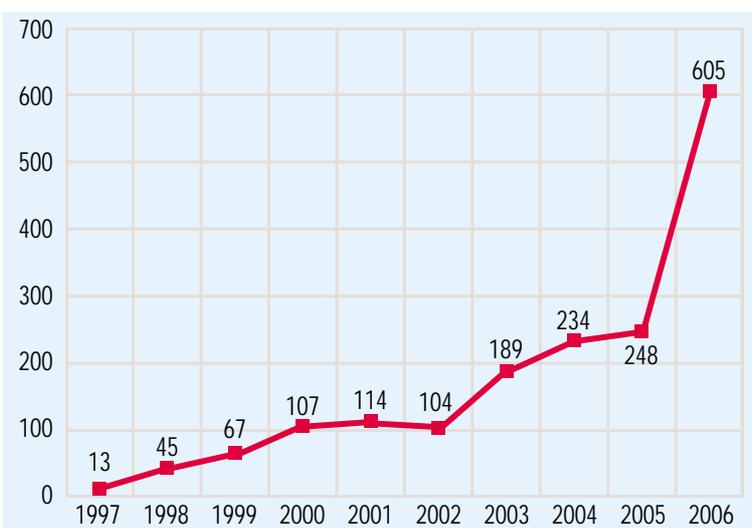


Emergencias de embarcaciones tipo "pateras" por meses. Año 2006.

3. DATOS GLOBALES

Durante los años transcurridos desde que se tuvo conocimiento del transporte de personas en embarcaciones de este tipo y su desembarco en las costas españolas, que inicialmente como ya se ha indicado fue en la zona

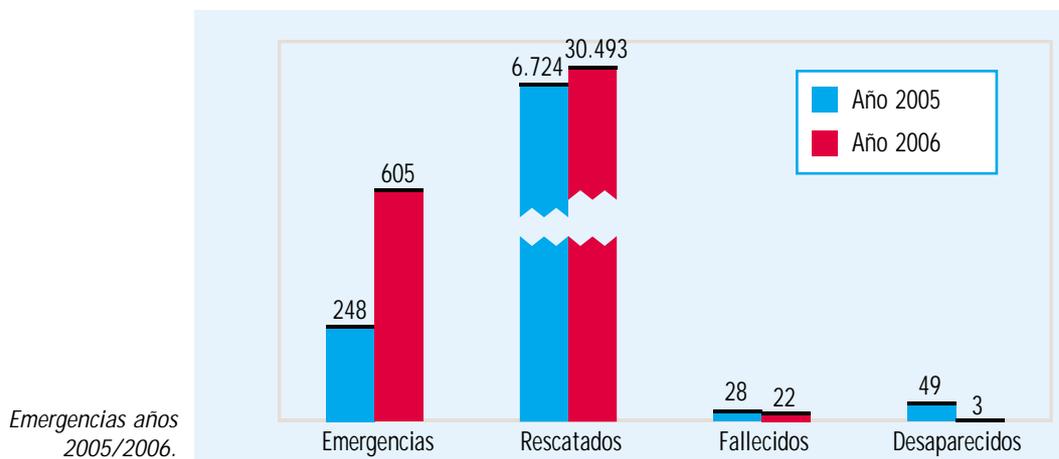
del Estrecho, y acumulando los datos que se tienen, se puede comprobar el aumento progresivo de las emergencias de "pateras" que han sido coordinadas por los Centros de la Sociedad de Salvamento desde el año 1997.



Total emergencias por año.

La tendencia ascendente de emergencias experimentada durante los últimos años está representada en el gráfico anterior, advirtiéndose, como ya se ha comentado ante-

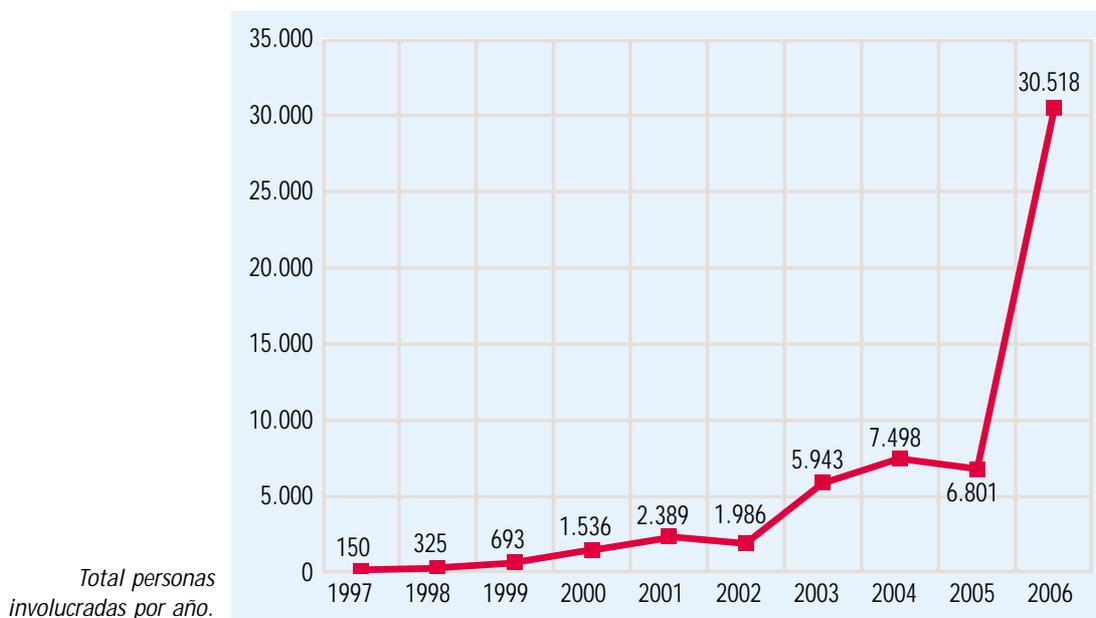
riormente, un incremento con respecto a los últimos años en cuanto al número y, haciendo una comparación entre las emergencias atendidas durante los dos últimos años:



Esta tendencia ascendente, se ha acentuado más en los centros de Canarias, en especial en el de Tenerife, apreciándose en el gráfico de tendencia por cada uno de ellos, el incremento de emergencias desde el año 2002 en la zona del Mar de Alborán y especialmente desde el año 2001 en la zona de Canarias, habiendo sido irregular en la zona del Estrecho, que

históricamente fue la primera en experimentar este tipo de emergencias.

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



Resulta significativo señalar las dificultades que encuentran los Centros de Coordinación de Salvamento en las actuaciones sobre este tipo de embarcaciones, ya que nunca se sabe con certeza el número exacto de las personas implicadas en ellos, constatóndose, eso sí, el aumento del tamaño de las embarcaciones utilizadas e incluso, en algún caso la utilización de pesqueros y pequeños buques mercantes, lo que significa un incremento en el número de personas a bordo de las "pateras" y por tanto en situación

de riesgo, llegándose en ciertos casos a embarcar más de ciento setenta personas.

El esfuerzo realizado ante este creciente problema supone un coste añadido no sólo en su traducción económica en incremento del gasto como de las inversiones, sino también en su traducción en la tensión en el trabajo y en las guardias y en la acción, bien soportado por quienes diariamente realizan esta tarea de salvamento de la vida humana en la mar.

7. SERVICIOS EFECTUADOS POR LAS UNIDADES AÉREAS Y MARÍTIMAS EN 2006

Buques	N.º total de servicios	Horas
Ibaizábal II	1	7 h m 24
Alonso de Chaves	71	566 h m 21
Ibaizábal I	21	265 h m 57
Luz de Mar	81	875 h m 18
Don Inda ⁽¹⁾	17	208 h m 45
Ibaizábal III	37	233 h m 38
Sertosa XVIII	8	127 h
Miguel de Cervantes ⁽²⁾	301	1061 h m 47
Remolcanosa V	12	302 h m 15
V.B. Antártico	92	857 h m 46
Punta Mayor	87	763 h m 35
Ría de Vigo	68	733 h m 57
Conde de Gondomar ⁽³⁾	27	2331 h m 08
Boluda Mistral	12	206 h m 27
Punta Salinas	55	6389 h m 36
Punta Tarifa ⁽⁴⁾	37	1589 h m 40

(1) El Don Inda se incorporó a la flota en diciembre de 2006.

(2) El Miguel de Cervantes se incorporó a la flota en febrero de 2006.

(3) El Punta Tarifa operó desde abril a noviembre de 2006.

(4) El Conde de Gondomar operó desde agosto a diciembre de 2006.

Salvamares	N.º total de servicios	Horas de navegación
Orión	62	343 h 15 m
Monte Gorbea	93	295 h 03 m
Deneb	97	233 h 10 m
Algol	48	130 h 57 m
Rigel	133	320 h 56 m
Capella	98	457 h 33 m
Sargadelos	102	294 h 21 m
Shaula	94	408 h 25 m
Mirfak	112	390 h 02 m
Altair	105	391 h 55 m
Regulus	115	615 h 55 m
Mirach	166	538 h 20 m
Alborán	95	327 h 09 m
Gadir	163	480 h 40 m
Dubhe	149	376 h 01 m
Alkaid	175	451 h 23 m

Salvamares	N.º total de servicios	Horas de navegación
Algeciras	306	644 h 05 m
El Puntal	136	482 h 57 m
Spica	21	69 h 19 m
Vega	129	417 h 23 m
Hamal ⁽¹⁾	14	41 h 35 m
Denébola	177	612 h 18 m
Alonso Sánchez	48	124 h 55 m
Algenib	123	401 h 15 m
Alcor	85	297 h 17 m
Polaris	106	369 h 40 m
Levante	113	273 h 03 m
Pollux	121	399 h 26 m
Aldebarán	106	424 h 38 m
Sant Carles	103	454 h 46 m
Diphda	139	439 h 38 m
Bellatrix	129	355 h 45 m
Sirius	140	403 h 49 m
Castor	95	340 h 13 m
Cavall Bernat	95	361 h 24 m
Acrux	160	530 h 24 m
Antares	75	352 h 02 m
Illes Pitiuses	113	269 h 16 m
Markab	112	370 h 27 m
Canopus	62	175 h 10 m
Alphecca	127	382 h 32 m
Adhara ⁽²⁾	35	115 h 44 m
Alpheratz ⁽³⁾	94	399 h 21m
Alphard	115	357 h 12 m
Tenerife	155	482 h 25 m
Menkalinan ⁽⁴⁾	–	0 h 00 m
Nunki	100	200 h 10 m
Atlántico	58	159 h 54 m
Mizar	65	169 h 08 m
Total	5.264	16.932h 16 m

(1) La Salvamar Hamal comenzó a operar en noviembre de 2006.

(2) La Salvamar Adhara comenzó a operar en agosto de 2006.

(3) La Salvamar Alpheratz comenzó a operar en junio de 2006.

(4) La Salvamar Menkalinan comenzó a operar en diciembre de 2006.

ESTADÍSTICAS DE ACTIVIDAD

Helicópteros	Helimer Cantábrico	Helimer Galicia	Helimer Andalucía	Helimer Mediterráneo	Helimer Canarias	Helimer Alborán	Total intervenciones
Búsqueda y rescate	24	76	41	42	73	58	314
Lucha contra la contaminación	–	1	4	5	3	3	16
Mantenimiento	4	4	–	2	12	10	32
Vigilancia	–	–	–	1	1	–	2
Evacuación medica	4	9	33	3	7	–	56
Colaboración	1	3	1	1	1	3	10
Ejercicios	82	80	40	64	52	66	384
Total	111	169	119	116	137	130	782



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

8. EJERCICIOS DE ENTRENAMIENTO

Ejercicio nacional

“Gijón 2006” es el octavo ejercicio nacional de entrenamiento que realiza el Ministerio de Fomento a través de la Dirección General de la Marina Mercante y de Salvamento Marítimo en coordinación con las Comunidades Autónomas y otros organismos e instituciones. El Ministerio de Fomento organiza anualmente ejercicios de accidentes marítimos a nivel nacional para entrenar a sus efectivos y así probar y mejorar la coordinación entre las diferentes Administraciones y Organismos. Detrás quedaron otros simulacros; desde el primero en Cádiz en 1997, hasta el más cercano de Baleares el pasado año. Toda una trayectoria y aprendizaje que se ve ahora incrementada gracias a los nuevos medios ya operativos derivados de la ejecución del Plan Nacional de Salvamento.

El ejercicio “Gijón 2006” se celebró en las cercanías de Cabo Torres (Asturias) durante los días 22, 23 y 24 de mayo. “Gijón 2006” fue un ejercicio de ámbito nacional que planteó actividades de respuesta y coordinación de salvamento marítimo y lucha contra la contaminación marina en colaboración con el Principado de Asturias y otras Administraciones, Organismos e instituciones. El objetivo del ejercicio fue reforzar y evaluar la cooperación operacional en materia de salvamento y lucha contra la contaminación.

En el ejercicio, el buque de la Armada Española “Contramaestre Casado”, que fue el figurativo del petrolero siniestrado de nombre “Alfa”, simuló la colisión a 10 millas al norte de Cabo Torres con el bulkcarrier “Beta” que viajaba en lastre desde el puerto del Musel (Gijón) a Southampton (Reino Unido). El buque fue derivando hacia la costa y finalmente quedó fondeado aproximadamente a milla y media al NW de Cabo Torres.

Para coordinar la supuesta emergencia se activaron el Plan Nacional de Contingencias por Contaminación Marítima Accidental (O.M. 23-F, 2001) para dirigir las operaciones en el mar, y el Plan Territorial del Principado de Asturias, para las operaciones en tierra.

A partir de este supuesto se inició un dispositivo en el que se puso a prueba la respuesta de los distintos medios marítimos y aéreos participantes, así como de los equipos de tierra, tanto humanos como materiales. Las operaciones del día 23 se centraron en la supuesta colisión del petrolero, la extinción del incendio, las operaciones de salvamento y atención sanitaria, la evaluación del buque siniestrado por parte del equipo de evaluación e intervención, la exploración aérea y marítima y la toma de muestras del supuesto vertido. El día 24, y último día del ejercicio, se desarrollaron las operaciones lucha contra la contaminación en mar y costa.



*Las operaciones de lucha contra la contaminación en el mar las coordinó el CECOMAR (Centro de Coordinación de Operaciones en el Mar), de acuerdo con el Plan Nacional de Contingencias por Contaminación Marina Accidental.
Autor: Pepe Heredia.*

Unidades participantes en "Gijón 2006"

Los medios marítimos que participaron en el ejercicio son los siguientes:

- El buque polivalente de salvamento y lucha contra la contaminación marina "Luz de Mar" y la embarcación de intervención rápida "Salvamar Capella" de Salvamento Marítimo.
- El buque "Contraestre Casado" y el patrullero "Mouro", ambos de la Armada Española.
- El buque hospital "Científico" del Instituto Social de la Marina.
- La lancha "Gavilán 3" del Servicio de Vigilancia Aduanera.
- La lancha "Río Nalón" del Servicio Marítimo de la Guardia Civil.

- La embarcación "Asturmar" de Cruz Roja.
- Un remolcador del puerto de Gijón.

Los medios aéreos que intervinieron fueron:

- El avión "Serviola Tres" y el helicóptero "Helimer Cantábrico" de Salvamento Marítimo.
- Un avión del Ejército del Aire "Casa 212".
- Una avioneta de bomberos del Principado de Asturias.
- Un helicóptero de bomberos del Principado de Asturias.

Los vehículos:

- Un vehículo móvil del servicio aéreo de rescate del Ejército del Aire.

*El avión de Salvamento Marítimo "Serviola Tres" participó en el ejercicio.
Autor: Pepe Heredia.*



*Helicóptero "Helimer Cantábrico" con base en Gijón.
Autor: Pepe Heredia.*



Organismos e Instituciones participantes en el ejercicio "Gijón 2006":

- Armada Española
- Autoridad Portuaria de Gijón
- Ayuntamiento de Carreño
- Ayuntamiento de Gijón
- Ayuntamiento de Gozón
- Bomberos de Asturias
- CEPRECO – Centro para la Prevención y lucha contra la Contaminación Marítima y del Litoral – Ministerio de la Presidencia
- Consejería de Justicia, Seguridad Pública y Relaciones Exteriores del Principado de Asturias
- Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del territorio e Infraestructuras del Principado de Asturias
- Consejería de Presidencia del Principado de Asturias
- COGERSA – Consorcio para la Gestión de los Residuos Sólidos en Asturias
- Cruz Roja
- Delegación del Gobierno en el Principado de Asturias
- Demarcación de Costas en Asturias – Ministerio de Medio Ambiente
- Dirección General de Calidad Ambiental y Obras Hidráulicas del Principado de Asturias
- Dirección General de Costas – M.º Medio Ambiente
- Dirección General de Interior del Principado de Asturias
- Dirección General de la Marina Mercante – Ministerio de Fomento
- Dirección General de Pesca del Principado de Asturias
- Instituto Social de la Marina – Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales
- Protección Civil del Principado de Asturias 112 Asturias
- Proyecto ESEOO – Establecimiento de un Sistema Español de Oceanografía Operacional
- SAR: Servicio Aéreo de Rescate del Ejército del Aire – Ministerio de Defensa
- SASEMAR – Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima – Ministerio de Fomento
- Servicio Marítimo de la Guardia Civil
- Servicio Marítimo de Telefónica
- Servicio de Salud del Principado de Asturias SAMU – SESPA
- SVA: Servicio de Vigilancia Aduanera – Ministerio de Economía y Hacienda



*El ejercicio evaluó la coordinación entre las diferentes unidades pertenecientes a Administraciones, Organismos e instituciones locales y nacionales.
Autor: Pepe Heredia.*

Ejercicios periódicos de las unidades

Los 21 Centros de Coordinación de Salvamento Marítimo organizan y además participan como observadores regularmente en los ejercicios de entrenamiento entre diferentes medios marítimos y aéreos para actuar coordinadamente en emergencias reales.

Helicópteros	Ejercicios
Helimer Cantábrico	80
Helimer Galicia	79
Helimer Andalucía	39
Helimer Alborán	66
Helimer Mediterráneo	62
Helimer Canarias	46
Total	372

Buques	Ejercicios
Ibaizábal II	–
Alonso de Chaves	14
Ibaizábal I	5
Don Inda	2
Ibaizábal III	3
Sertosa XVIII	1
Miguel de Cervantes	47
Remolcanosa V	–
Antártico	8
Punta Mayor	9
Ría de Vigo	2
Luz de Mar	25
Boluda Mistral	1
Conde de Gondomar	1
Punta Tarifa	–
Punta Salinas	1
Total	119

“Salvamares”	Ejercicios
Orión	1
Monte Gorbea	7
Deneb	10
Algol	13
Rigel	23
Capella	14
Sargadelos	20
Shaula	18
Mirfak	10
Altair	14
Regulus	9
Mirach	11
Alborán	10
Gadir	8
Dubhe	27
Algeciras	7
El Puntal	5
Vega	3
Hamal ⁽¹⁾	1
Alonso Sánchez	6
Alkaid	6
Denébola	17
Spica	2
Algenib	14
Alcor	4
Polaris	13
Levante	14
Pollux	22
Aldebarán	20
Sant Carles	5
Diphda	9
Bellatrix	6
Sirius	5
Cástor	1
Acrux	5
Cavall Bernat	4
Illes Pitiuses	8
Antares	–

"Salvamares"	Ejercicios
Markab	16
Canopus	19
Alphecca	12
Adhara ⁽²⁾	4
Alpheratz ⁽³⁾	6
Alphard	8
Tenerife	17
Menkalinan ⁽⁴⁾	0
Nunki	27
Mizar	5
Atlántico	5
Total	491

(1) La Salvamar Hamal comenzó a operar en noviembre de 2006.

(2) La Salvamar Adhara comenzó a operar en agosto de 2006.

(3) La Salvamar Alpheratz comenzó a operar en junio de 2006.

(4) La Salvamar Menkalinan comenzó a operar en diciembre de 2006.

Además se han realizado ejercicios para la puesta en marcha de los equipos de lucha contra la contaminación de los nuevos buques de salvamento.



Tangón o brazo recogedor.



Los buques polivalentes incorporan los mejores sistemas de recogida de productos contaminantes que existen en la actualidad como "skimmers" (bombas succionadoras de hidrocarburos en el mar), brazos recogedores y barreras.

9. INTERVENCIONES DEL ÁREA DE OPERACIONES ESPECIALES

Durante el año 2006, el área de Operaciones Especiales, que interviene en aquellas emergencias de carácter complejo en las que es necesario utilizar otros recursos diferentes de las unidades marítimas y aéreas, se ha movilizado en las operaciones que se detallan a continuación:

1. "Grenland", 21 febrero 2006

El granelero "Grenland" de 77 metros de eslora, en lastre y con bandera de Dominica, embarranca en la bocana del puerto de Avilés en su maniobra de entrada. No se producen heridos ni contaminación relevante. Un equipo de Operaciones Especiales extrae los combustibles, lubricantes y otros contaminantes del barco y lo asegura con cables y anclas al rompeolas donde quedó firme, con el fin de garantizar la seguridad de la navegación en la zona.



2. "Silvia del Mar", 20 abril 2006

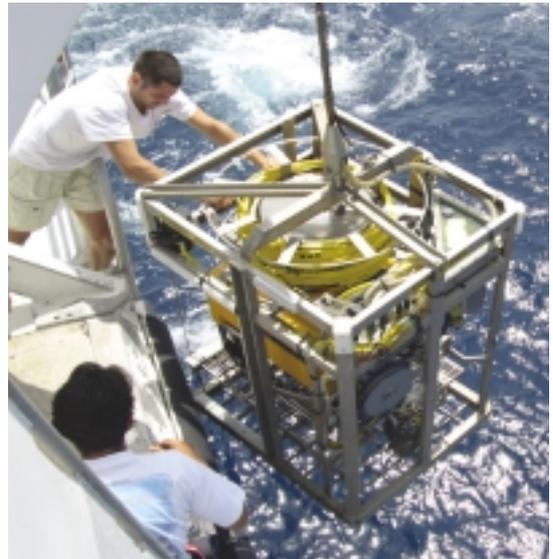
El pesquero "Silvia del Mar", de 19 metros de eslora, aborda una batea en las cercanías del puerto de La Caleta (Vélez-Málaga) hundiéndose en pocos minutos. No se producen víctimas. Un equipo de Operaciones Especiales extrae los materiales contaminantes del buque.



3. "Sikorsky S61N", 1-8 de septiembre de 2006

A requerimiento de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC) se planifica una operación de búsqueda y recuperación de los restos del helicóptero "Sikorsky S61N" de la compañía Helicsa, que se precipitó al mar en la mañana del 8 de julio de 2006, con el objetivo de completar la información de que se disponía tras la recuperación de los primeros restos horas después del accidente.

A tal efecto se contrató al buque "Janus II" de la empresa Comex con un ROV para realizar los trabajos de búsqueda y en su caso recuperación de piezas, lo que se llevó a cabo con éxito.



4. Contaminación en Tarragona, 12-13 septiembre 2006

Debido a precipitaciones torrenciales en Tarragona se produce una contaminación de las aguas del puerto y sus inmediaciones por hidrocarburos y otros productos. Un equipo de Operaciones Especiales desplaza a la zona material de lucha contra la contaminación,



tán marítimo le ordena tomar remolque para realizar la reparación. Ante la negativa del capitán de tomar el cable de remolque, se moviliza al equipo de operaciones para abordar el barco y coger el cable. El abordaje se realiza desde el Helimer Coruña conjuntamente con una pareja de la Guardia Civil del Mar de La Coruña.

Una vez abordado el barco, el capitán no ofrece resistencia, se toma el cable y se engancha el remolque. Una vez enganchado comienza a ser remolcado hasta la ría de Betanzos, donde se fondea el barco para que procedan a la reparación de motor.



7. "Michel", 8 diciembre 2006

El arrastrero "Michel", de bandera británica y sin tripulación, que estaba amarrado en el puerto de Ondárroa, quedó varado en la playa de Saturrarán (Motrico, Guipúzcoa) debido a un temporal que provocó que quedase a la deriva. Un equipo de Operaciones Especiales extrajo el combustible y otros agentes contaminantes.

llevando a cabo las operaciones necesarias para eliminar la contaminación y evitar sus efectos negativos, con la intervención del buque "Punta Mayor".

5. Freixo, 23 octubre 2006

Un equipo de Operaciones Especiales colabora con el equipo de buceadores de la Guardia Civil en la búsqueda de un marino desaparecido tras haberse hundido la embarcación en la que faenaba en la zona de O'Freixo (A Coruña).

6. "Aras", 2 diciembre 2006

El barco turco "Aras", de 130 m de eslora y que se encontraba en lastre, tuvo una avería de motor a la altura de San Andrés de Teixido (A Coruña).

La intención del capitán era reparar la avería en la mar y seguir ruta, pero debido al mal tiempo, el capi-



10. ACTIVIDAD DEL CENTRO JOVELLANOS

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 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 profesionales, bomberos de puerto, brigadas de emergencia en industria, Cuerpos de Seguridad del Estado, etc.

A lo largo del año 2006 se ha seguido desarrollando una importante actividad formativa, pero también se han iniciado nuevas modalidades docentes, como son, por un lado, la impartición a través de unidad móvil, y como parte de la actividad formativa del "Plan Perseo", de cursos de prevención y lucha contra la contaminación en su nivel operativo básico, dirigidos a personal adscrito a operaciones de carga, descarga y manipulación de hidrocarburos en el ámbito marítimo portuario, dando cumplimiento al RD 253/2004, de 13 de febrero, y a la Orden FOM/555/2005, de 2 de marzo. De otro, el arranque de un proyecto fundamentado en la organización de jornadas dirigidas a "tripulantes de buques pesqueros y a las personas de su entorno afectivo", con el objetivo de desarrollar en el sector los valores de la seguridad marítima. Estas jornadas tienen carácter itinerante y se desarrollan en puertos pesqueros de Galicia, Andalucía y Canarias.

Como la anterior, esta actividad también se encuentra inscrita en el "Plan Perseo".

Cursos impartidos y alumnos asistentes

Durante el año 2006, el Centro Jovellanos impartió un total de 416 cursos, de los cuales 119 correspondieron al Sector Mar; 179 al Sector Industria; 12 al Sector Aeronaves; 12 al Sector Buceo; 21 al Plan de Formación Sasemar y 73 fueron cursos de Prevención y Lucha contra la Contaminación – Nivel Básico, cuyos destinatarios fueron 4.768 alumnos procedentes de los sectores marítimo, portuario y de pesca, de la industria y de los servicios de extinción de incendios de los gobiernos locales y autonómicos, además de los bomberos de aeropuerto de AENA.

Sectores

Son los ámbitos de actividad a los que van dirigidos los cursos. El Sector Mar incluye cursos de ámbito marítimo y portuario destinados a profesionales de la mar (marinos mercantes, pescadores, trabajadores de puerto); el Sector Tierra abarca cursos dirigidos a la industria y a la empresa en general, parques de bomberos, etc.; el Sector Aeronaves corresponde a los cursos formativos que se vienen impartiendo al personal operativo de Aena en cumplimiento del contrato suscrito con Aeropuertos Españoles en el año 2000.



Balsa salvavidas en la piscina de entrenamiento de Jovellanos.

Participación de alumnos extranjeros

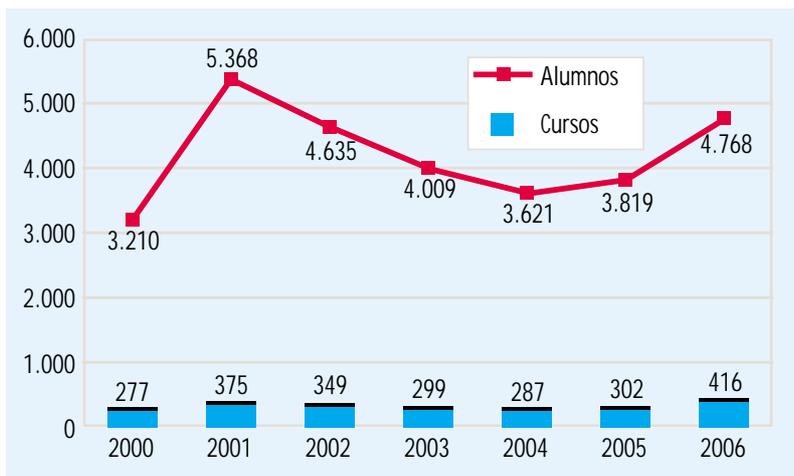
La participación de alumnos procedentes de otros países se eleva este año a 140. La demanda formativa procedente de empresas o alumnos extranjeros se centra en los cursos del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima, así como en los de prevención y lucha contra la contaminación.

El descenso de alumnos que se produce a partir de 1999 se debe a la finalización del Plan "Fénix" (programa cofinanciado por la Unión Europea que tenía un periodo de ejecución de 1997 a 1999) y de otros programas comunitarios (Adapt, Forcem) ultimados también en ese año.

Por otro lado, la entrada en vigor del nuevo programa operativo con ayuda autorizada del Fondo Social Europeo denominado "Plan Perseo", con un periodo de ejecución 2000-2006, explica la elevación en los valores que se registra en el año 2001.

Cursos impartidos a través de unidades móviles

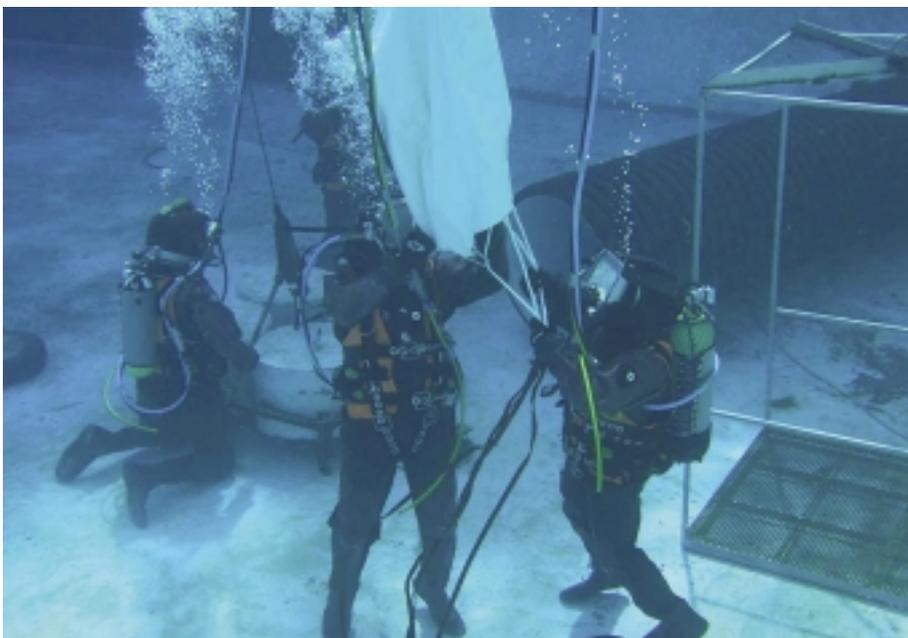
Por medio de las unidades móviles del Centro se impartieron un total de 58 acciones formativas distribuidas en los siguientes cursos: Prevención y Lucha contra la Contaminación – Nivel Básico; Prácticas de Manejo de Embarcaciones de Salvamento; Operador General GMDSS y Reciclaje de Brigadas de Emergencia. Todos ellos contaron con una participación de 853 alumnos.



Evolución del número de cursos y alumnos 2000-2006.

Dentro de este ámbito de actividad del Centro Jove-llanos, en 2006 se llevaron a cabo las pruebas de flotabilidad y prestaciones en chalecos salvavidas, aros

y ayudas a la flotabilidad para las siguientes empresas: CAPPYMAR, INDUSTRIAS PLÁSTICAS CASTRO, NAVIMO y CONSORCIO DE AGUAS DE BILBAO.



Varios buceadores realizan un ejercicio de entrenamiento.

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

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

Entre los actos externos realizados en 2006 cabe destacar:



- Acto de presentación por parte de la Ministra de Fomento del segundo buque polivalente de salvamento marítimo y lucha contra la contaminación "Miguel de Cervantes" (Algeciras/1 Febrero 2006).
- Visita de una delegación de Costa Rica a la Sociedad (Madrid/Marzo 2006).



- Ejercicio de salvamento hispano-marroquí "Algeciras 2006" (Algeciras/3 Mayo 2006).



- Ejercicio "Pollux 06" en el marco del "Plan Golfo" de León de cooperación Hispano-Francesa (Marsella/16 Mayo 2006).



- Ejercicio nacional de salvamento y lucha contra la contaminación "Gijón 2006" (Gijón/22 Mayo 2006).



- Visita del buque "Abeille Languedoc" a Bilbao y la celebración de las jornadas de cooperación marítima Hispano-Francesa (Bilbao/Junio 2006).
- Jornadas hispano marroquíes de seguridad en el Estrecho (Tánger/Junio 2006).

- Presentación de la campaña de verano 2006 (Guetaria/Julio 2006).
- Ejercicio "Famex 06" (Cartagena/26 Septiembre 2006).



- Firma del convenio entre Ministerio de Fomento y la Xunta de Galicia (Madrid/Septiembre 2006).
- Visita de la Delegación del Instituto Portuario e dos Transportes Marítimos de Portugal al CCS Finisterre y celebración de las jornadas de cooperación técnica Portugal-España (Santiago de Compostela/Noviembre 2006).
- Seminario sobre lugares de refugio en colaboración con REMPEC. 30º Aniversario del Acuerdo de Barcelona (Barcelona/Noviembre 2006).

- Presentación por parte de la Ministra de Fomento del buque polivalente de salvamento marítimo y lucha contra la contaminación "Don Inda" (A Coruña/Diciembre 2006).



Se ha participado en las siguientes ferias y jornadas:

- Salón Náutico de Vigo (Vigo/Marzo 2006).
- Expomar (Burela/Marzo 2006).
- Expo-Rápita (Tarragona/Abril/Mayo 2006).
- Salón Náutico Internacional (Barcelona/Noviembre 2006).



Stand de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima en el Salón Náutico de Barcelona.



El "Don Inda" es el mejor buque polivalente de Europa destinado a labores de lucha contra la contaminación, salvamento y rescate. Tiene 80 metros de eslora y capacidad de recogida de residuos contaminantes de la mar, además de una potencia de tiro de 228

INVERSIÓN Y DESARROLLO DE LOS RECURSOS



1. PLAN NACIONAL DE SALVAMENTO MARÍTIMO 2006-2009



La Ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, presentó el Plan Nacional de Salvamento Marítimo.

A lo largo de 14 años, la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima ha crecido gracias a sucesivos Planes Nacionales de Salvamento. Como medida excepcional de transición entre el PNS 2002-2005 y el PNS 2006-2009, el Ministerio de Fomento puso en marcha en el año 2004 un plan de dotación de medios denominado "Plan Puente" para adelantar la ejecución de una serie de actuaciones consideradas necesarias para cubrir las carencias existentes en el ámbito de la lucha contra la contaminación marítima y la protección de la vida humana en la mar.

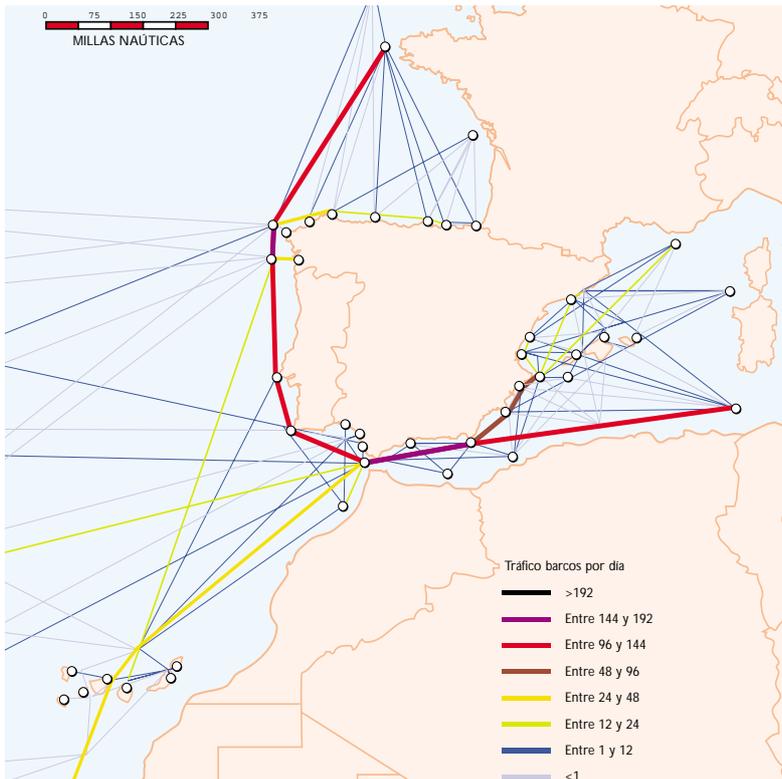
El 5 de mayo de 2006, el Consejo de Ministros aprobó el Plan Nacional de Salvamento Marítimo 2006-2009 que es, sin duda, el más ambicioso de todos los planes de Salvamento. Teniendo que velar por la seguridad sobre una superficie marítima tres veces superior a la del territorio nacional, las necesidades de Salvamento Marítimo serán atendidas en estos próximos años con 1.022 millones de euros, de los que 515,75 millones corresponden a inversiones para la modernización y aumento de su flota marítima y aérea, y para la ampliación y mejora de sus infraestructuras en tierra. El esfuerzo presupuestario del Ministerio de Fomento a través del Plan 2006-2009 cubrirá el objetivo de dotar a España de un servicio público con los medios de intervención en propiedad y con dedicación exclusiva, a la altura de las sociedades más avanzadas en su respuesta ante las emergencias marítimas y la protección ambiental de los océanos.

Escenario marítimo que rodea a España

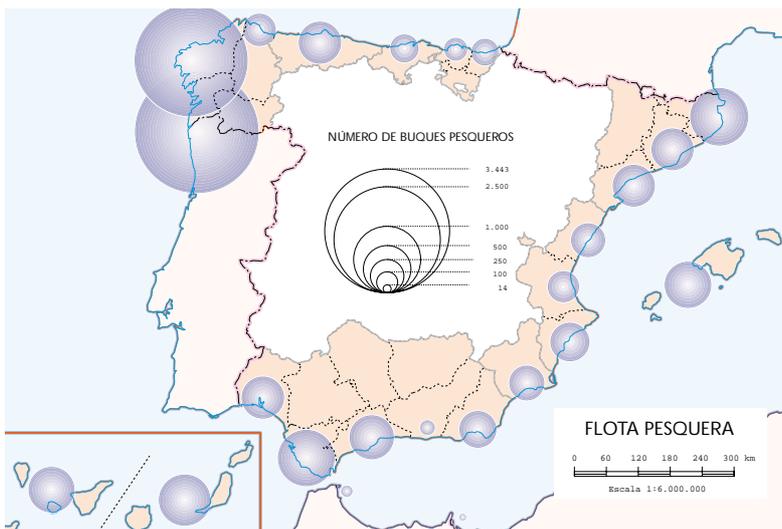
España se sitúa en un escenario de especial fragilidad y sensibilidad desde el punto de vista geográfico, económico y social. Pocos países en el mundo están rodeados de un espacio marítimo, de gestión siempre complicada, en el que se aúnan tantos factores de riesgo, pues nuestro país se sitúa en una de las encrucijadas marítimas más importantes del mundo, con miles de buques atravesando nuestras aguas: en el año 2006, 314.365 buques fueron objeto de seguimiento en los Centros de Coordinación de Salvamento portuarios y en los dispositivos de separación de tráfico de Finisterre, Tarifa y Cabo de Gata.

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

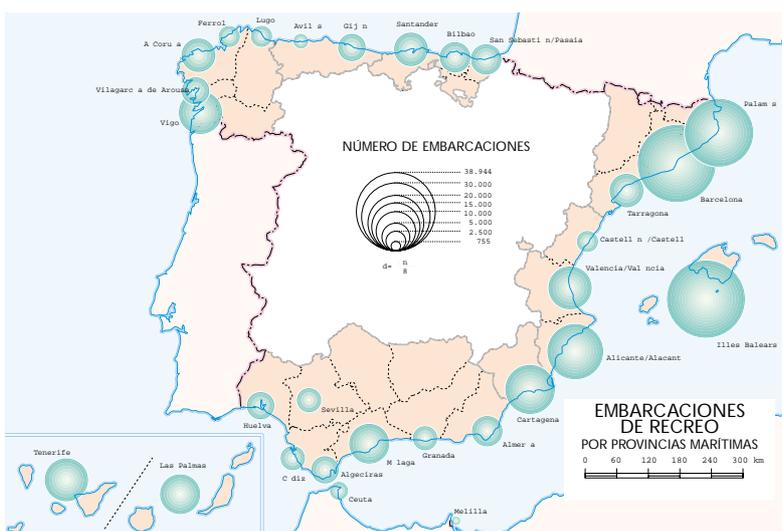
También destaca la industria turística, que tiene una fortísima implantación en el litoral y en las playas, cada vez más sensible a la limpieza y calidad de las aguas y de las costas. En torno a 300.000 embarcaciones de recreo, a las que se unen, temporal o permanentemente, las que vienen desde otros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



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



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



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

A ello hay que añadir, en estos últimos años, la realidad dramática de las miles de personas que tratan de alcanzar nuestro territorio en pateras para mejorar sus vidas, poniéndolas en serio peligro en esa travesía. Resulta significativo constatar que Salvamento Marítimo rescató en 2006 a una media de 84 inmigrantes cada día que se dirigían a nuestras costas a bordo de pateras.

Por último, destacar que el litoral español ha sufrido varios accidentes, de manera especial el del "Prestige", por lo que los ciudadanos españoles son especialmente sensibles a los riesgos de contaminación marina de su entorno marítimo.

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

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

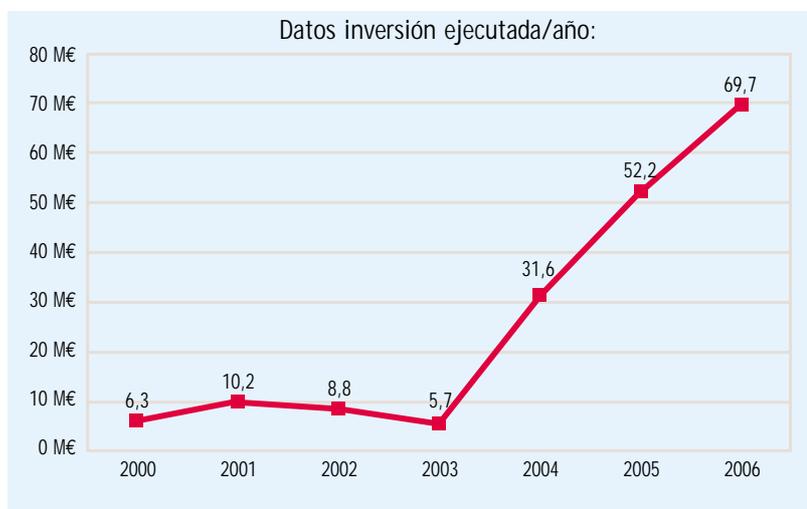
La política que en esta materia han ido adoptando los diferentes Gobiernos, se ha ido plasmando en los Planes Nacionales de Servicios Especiales de Salvamento de la Vida Humana en la Mar y de la Lucha contra la Contaminación del Medio Marino o Planes Nacionales de Salvamento (PNS), con base en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Dicha política se materializa en numerosas actuaciones, tanto de índole normativa como de pura ejecución, encaminadas a potenciar la seguridad marítima y de la navegación en las aguas del mar territorial español y a la ordenación general del sector. Todos estos factores se han tenido en cuenta a la hora de elaborar el Plan Nacional de Salvamento 2006-2009, un plan inversor sin precedentes.

Inversión:

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

Inversión ejecutada:

La inversión ejecutada en la presente legislatura fue a finales de 2006 de 151 M€.



Respecto a las inversiones previstas en el Plan Nacional 2006-2009, algunas de las cuales se adelantaron por el Plan Puente y cuyo montante total es de 515,75 millones, a fin de 2006 el 48% (243,8 millones) está ya ejecutado o comprometido.

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

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

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

2.1. Programa de medios

Incremento de medios a través del PNS 2006-2009

La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima ha incrementado de manera notable sus medios marítimos y aéreos en la presente legislatura, con la incorporación de 3 grandes buques polivalentes de salvamento y lucha contra la contaminación, 4 aviones contratados de forma provisional que operarán hasta la incorporación en el año 2007 de los 3 aviones en propiedad, 1 helicóptero, 9 embarcaciones de intervención rápida tipo "Salvamar", 3 bases estratégicas de lucha contra la contaminación y 5 bases subacuáticas. El número de unidades ha pasado de 60 a 86 durante esta legislatura a 31 de diciembre de 2006.

Medios	UNIDADES EN SERVICIO		
	2004	Diciembre 2006	2009
"Salvamares"	40 (100% propias)	49 (100% propias)	55 (100% propias)
Embarcaciones rápidas polivalentes	–	–	10 (100% propias)
Remolcadores	12 (25 % propios)	13* (23% propios)	10 (100% propias)
Buques polivalentes	–	3** (100% propios)	4 (100% propios)
Buque recogedor	–	–	1*** (0% propio)
Bases estratégicas almacenamiento	2	5	6
Bases subacuáticas	1	6	6
Aviones	–	4 (contratados de forma temporal)	4 (100% propios)
Helicópteros	5 (0% propios)	6 (0% propios)	10 (80% propios)
Total	60	86	106

*A los 12 remolcadores disponibles en 2004 se han sumado 2 incorporados en 2006 de forma provisional a causa del incremento de las emergencias de pateras, pero se ha prescindido de 1 remolcador debido a la incorporación del buque polivalente "Luz de Mar". Por lo tanto, se ha pasado de 12 buques en 2004 a 13 en 2006.

** A principios de 2007 se incorporará a la flota de Salvamento Marítimo el cuarto buque polivalente: el "Clara Campoamor". Por lo tanto, en el año 2007 ya se habrán incorporado los cuatro buques polivalentes que contempla el PNS 2006-2009.

***Habrá al menos un buque fletado con gran capacidad de recogida de vertidos contaminantes (~ 3.000 m³).

FLOTA MARÍTIMA

Buques polivalentes

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

El PNS 2006-2009 establece la detección de 4 buques polivalentes gracias al Plan Puente, Salvamento Marítimo ya dispone de 3 buques polivalentes en propiedad y con dedicación exclusiva en el Estrecho ("Miguel de Cervantes"), en Galicia ("Don Inda") y en Canarias ("Luz de Mar"). Está previsto que a principios de 2007 se incorpore el buque polivalente "Clara Campoamor" que cubrirá la zona marítima mediterránea.

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

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

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

Gracias a la dotación de los cuatro buques polivalentes (antes no existía este tipo de unidad) que contempla el PNS 2006-2009, Salvamento Marítimo aumentará de manera notable su capacidad de recogida de residuos en la mar, que en 2004 era de 80 metros cúbicos, ahora es de 2.404 m³ y en 2009 será de 7.300 m³. Salvamento Marítimo también contará con un buque recogedor fletado de 3.000 m³ de capacidad.



El "Don Inda", con base en Galicia, es el tercer buque polivalente que Fomento incorpora, de un total de cuatro previstos en el Plan Nacional de Salvamento 2006-2009.

Remolcadores

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

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

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

Por sus prestaciones, los remolcadores aseguran la posibilidad de dar remolque a grandes buques y tienen capacidad operativa para intervenir en grandes siniestros (incendios, contaminación, salvamento...). Estas unidades están desplegadas estratégicamente a lo largo de la costa, permanentemente alistadas para salir a la mar, actuando o en espera de prestar servicios.

“Salvamares”

El Ministerio de Fomento ha incorporado 9 embarcaciones de intervención rápida denominadas “Sal-



La autonomía de los remolcadores será de 6.139 millas náuticas.

vamares” en la presente legislatura, 5 en el marco del Plan Puente y 4 de acuerdo al Plan Nacional. El PNS establece la dotación de 16 nuevas “Salvamares”: 10 para la creación de unas 6 nuevas bases y 6 para la sustitución de las más obsoletas. Actualmente, la flota asciende a 49 unidades. Son embarcaciones de 15 o 20 metros de eslora, de alta velocidad, con gran maniobrabilidad y poco calado, apropiadas para actuar en circunstancias en que la rapidez de respuesta juega un papel fundamental. Construidas en aluminio y con borda baja son adecuadas para recoger naufragos del agua, además de dar remolques y asistencias. Protagonizan la mayor parte de las emergencias atendidas por el servicio de Salvamento Marítimo gracias a su rápida respuesta y versatilidad. En 2009 el Plan Nacional de Salvamento establece que habrá 55 unidades de este tipo.



Salvamento Marítimo dispone actualmente de 49 embarcaciones de intervención rápida tipo “Salvamar”.



Las patrulleras SAR ofrecerán una mayor autonomía y más capacidad de rescate que las "Salvamares".

Patrulleras SAR

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

Entre sus características más importantes destaca una eslora de 31 m, una velocidad superior a los 25 nudos, con una autonomía de 1.000 millas, asegurando una gran maniobrabilidad a bajas velocidades y gran estabilidad, lo que dota a estas patrulleras de una gran capacidad para realizar las funciones de salvamento y rescate. Asimismo, estarán equipadas con los medios tecnológicos más avanzados, lo que facilitará las labores de salvamento.

FLOTA AÉREA

Aviones

El PNS establece la dotación de 4 aviones que completan a las unidades marítimas y permiten la localización de naufragos y embarcaciones en la mar, la detección e identificación de vertidos y el seguimiento de los buques infractores. Salvamento Marítimo incorporó en abril 4 aeronaves "Beechcraft Baron B-55" (con base en Santiago, Almería, Las Palmas y una cuarta para cobertura de inoperatividades), que operan transitoriamente hasta la puesta en servicio de los 3 nuevos aviones CN 235-300 de EADS CASA, ya en construcción que entrarán en servicio en el segundo trimestre de 2007. El Plan establece la construcción de un cuarto avión para la cobertura de inoperati-



Tres aviones CN 235-300, propiedad de Salvamento Marítimo, comenzarán a operar en el segundo trimestre de 2007.



Diseño de los nuevos helicópteros de Salvamento Marítimo.

dades de los aviones anteriores. Por primera vez desde su creación, Salvamento Marítimo dispondrá de aviones de la más alta tecnología en propiedad.

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

Helicópteros

El PNS establece la duplicación, renovación y modernización del número de helicópteros y sus bases (pasando de 5 a 10) con la dotación de 8 unidades de nueva construcción. En la actualidad, Salvamento Marítimo dispone de 6 helicópteros (el último se incorporó en febrero de 2005 con base en Almería), que además del salvamento de vidas, también realizan labores de vigilancia de la contaminación y el tráfico marítimo. Está previsto que a finales de 2007 se incorporen 3 nuevos helicópteros, ya en construcción.

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

Red de bases estratégicas y subacuáticas

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

	2004	Diciembre 2006	2009
Bases estratégicas	2	5	6
Bases subacuáticas	1	6	6
Bases locales	3	3	5



Limpieza de una barrera oceánica en una base estratégica.



Extensión de una barrera "current buster".

Durante el año 2006 se han puesto en servicio 3 nuevas bases estratégicas en Santander, Castellón y Sevilla. Está previsto que a principios de 2007 entre en servicio una nueva base en Tenerife. Ya se han adquirido los terrenos para la construcción de una nueva base que se ubicará en Fene y sustituirá a la de A Coruña. Otra base en Car-

tagena sustituirá a la de Madrid. En estas bases se almacenará el material y equipos de salvamento y lucha contra la contaminación y se dispondrá, entre otros, de:

- Instalaciones para el mantenimiento, lavado y reparación de equipos de lucha contra la contaminación.
- Equipo técnico especializado de intervención en emergencias.
- Elementos de transporte para el posicionamiento del material en el lugar de la emergencia.

También se cuenta con 3 bases locales en Las Palmas, Algeciras y Tarragona con contenedores de material y equipos de lucha contra la contaminación para asegurar la primera respuesta ante una contaminación procedente del mar.

Desde inicios de 2006 se han puesto en servicio las bases de actuación subacuática de A Coruña, Las Palmas, Algeciras, Ibiza y Tarragona. La base de Alicante ya existía.

Medios al finalizar el PNS 2006-2009:

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

Más capacidad, mejor respuesta y más rápida

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

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

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

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

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

2.2. PROGRAMA DE CENTROS PERIFÉRICOS

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

El PNS prevé el incremento y la modernización de los recursos, tanto de las Capitanías Marítimas como de los CCS. Entre las actuaciones más destacadas para la mejora de medios durante 2006 se encuentran:

- Implantación del Sistema de Identificación Automática de Buques (AIS), operativo desde diciembre 2006, cubriendo toda la costa española.
- Renovación del equipamiento tecnológico de 5 CCS. A la renovación de los CCS de Coruña, Tarifa y Finisterre, ya finalizada, se unen la de los de Bilbao, Gijón, Barcelona, Almería, Las Palmas y Tenerife en proceso de renovación. Dentro de la renovación del equipamiento



Con los aviones CN 235-300, equipados con la más avanzada tecnología, se realizará una vigilancia y control mucho más efectivo de los vertidos ilegales, más conocidos como sentinazos, ya que facilitará la identificación de los buques infractores.



Un helicóptero y una embarcación tipo "Salvamar" movilizados para actuar en una emergencia.

de los tres últimos se incluyen las dotaciones complementarias que permiten dar cobertura:

- Al Dispositivo de Separación de Tráfico de Cabo de Gata, cuya modificación entró en vigor el 1 de diciembre de 2006.
- A los dos Dispositivos de Separación de Tráfico de Canarias, que junto con las zonas de exclusión a determinado tipo de tráficos, y al reporte obligatorio para buques transportando hidrocarburos pesados constituyen las medidas asociadas a la declaración por la OMI de Canarias como Zona Marítima Especialmente Sensible, en vigor desde el 1 de diciembre de 2006.
- Implantación de las medidas para garantizar los requisitos de la futura Zona de Precaución del Estrecho.

2.3. PROGRAMA DE FORMACIÓN Y PREVENCIÓN

El programa comprende una doble vertiente de actuaciones:

1. Formación de los profesionales del salvamento marítimo y la lucha contra la contaminación mediante:
 - Plan de Formación de Salvamento Marítimo, con más de 15.384 horas de formación impartidas en 2006.
 - Escuela SAR, cuya estructura organizativa y órganos de gestión se han establecido.

- Programa de ejercicios, con cerca de 1.000 ejercicios realizados por las unidades de intervención, aéreas y marítimas.

2. Formación y sensibilización de los usuarios de la mar

- Se han impartido cursos, tanto en clubes náuticos como en el sector pesquero y la marina mercante. 1.051 alumnos han recibido formación en seguridad marítima con unidades móviles, entre otros.

3. Ampliación y mejora de los medios propios para la formación en el Centro Jovellanos con unas inversiones comprometidas de 3,7 millones de euros.

4. Fortalecimiento de la función inspectora

Desde el inicio de la legislatura se ha realizado un importante esfuerzo en el incremento del número y formación de inspectores de las Capitanías Marítimas para potenciar la prevención. Al final del Plan se habrá sobradamente duplicado. A finales de 2006, la plantilla de inspectores se había incrementado en más de un 50% respecto a 2004.

La Administración marítima ha sido auditada por la Agencia Marítima Europea (EMSA) en junio de 2006 y por la Organización Marítima Internacional (OMI) en diciembre de 2006. Ambas auditorías se han saldado con resultado positivo. Del mismo modo, se ha realizado un importante esfuerzo de mejora del equipamiento técnico.

2.4. PROGRAMA DE INVESTIGACIÓN E INNOVACIÓN

El PNS 2006-2009 establece como objetivo de su programa de investigación e innovación posibilitar el desarrollo de nuevos métodos, medios, tecnologías y sistemas al servicio del salvamento y la lucha contra la contaminación

Para ello se está participando activamente en proyectos europeos y nacionales de investigación y se han suscrito Convenios con la Universidad Politécnica de Vigo, con el Canal de Experiencias Hidrodinámicas de El Pardo (CEHIPAR), con la Fundación INNOVAMAR, con el Consejo Superior de Investigaciones Científicas, con la Universidad Politécnica de Madrid, con el

Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (CEDEX) y con la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA).

2.5. PROGRAMA DE COORDINACIÓN

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

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

- Comunidades Autónomas litorales
 - País Vasco
 - Cantabria
 - Galicia
 - Andalucía
 - C. Valenciana
 - Cataluña
 - Canaria
 - Ceuta
- Otros organismos de la Administración General del Estado
 - Ministerio de Presidencia (CEPRECO, DISCC)
 - Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (SEGEPESCA)
 - Ministerio de Economía (S. Vigilancia Aduanera)
 - Ministerio de Defensa (Armada, SAR,...)
 - Ministerio del Interior (Guardia Civil y Protección Civil)
 - Ministerio de Medio Ambiente (D. G. Costas, D. G. Biodiversidad, D. G. Calidad y Eval. Ambiental, Instituto Nacional de Meteorología)
 - Ministerio de Trabajo (I. Social de la Marina)
 - Puertos del Estado y Autoridades Portuarias
- Otras entidades, organismos y empresas
 - Cruz Roja Española
 - Empresas potencialmente contaminantes
 - Federaciones de industrias (FEIQUE, etc.)
- Otros países (coordinación internacional)
 - Especialmente y por vecindad:
 - Francia, Portugal, Marruecos



La seguridad en los pesqueros requiere actuaciones en varios frentes.

2.7. PROGRAMA DE SEGURIDAD DE BUQUES PESQUEROS

La importancia de la flota pesquera española (13.500 buques) y el porcentaje (19%) de las emergencias que representa, aconsejaron que el nuevo PNS incluyera un programa específico dirigido a este sector. Dentro de este marco se han llevado a cabo distintas iniciativas:

- Mejora de los sistemas de alarma y localización de incidentes, con la elaboración y publicación del R.D. de Radiocomunicaciones Marítimas que dispone, entre otros, la obligatoriedad de las Radiobalizas con GPS y las Radiobalizas hombre al agua + receptores de alarma en los buques pesqueros. Para ello se aprobó un programa de ayudas a desarrollar en 3 años (2006-2007-2008), con una dotación de 13 millones de euros.
- Realización de estudios e investigación sobre estabilidad de barcos pesqueros. Se han desarrollado prototipos para registrar situaciones de riesgo en los buques pesqueros y se ha preparado un simulacro de accidente en un pesquero para utilizar y probar desarrollos de I + D sobre seguridad de los pesqueros. Se ha aprobado del mismo modo el R. D. de normas técnicas para pesqueros mayores de 24 m. de eslora.
- Formación y concienciación de las personas del sector pesquero con la impartición de cursos y el desarrollo de una campaña de sensibilización con la visita a las cofradías a lo largo de todo el litoral. A desarrollar en 2007.
- Ordenación y control de la actividad marítima y pesquera para lo cual, entre otras medidas, se encuentra operativo un Manual para la Armonización de los Procedimientos por parte de los Ministerios de Fomento, Agricultura y Trabajo.



***CENTRO NACIONAL
DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO***

Jefe de Centro: **Pedro Sánchez Martín**

Fruela, 3
Planta 1ª
28011 MADRID

Telf: 91 755 91 33

Fax: 91 526 14 40



***CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO
VIGO***

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

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

Telf: 98 622 22 30
98 622 88 74

Fax: 98 622 89 57



***CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO
FINISTERRE***

Jefe de Centro: **Joaquín Maceiras**

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

Telf: 98 176 75 00
98 176 73 20

Fax: 98 176 77 40



**CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO
A CORUÑA**

Jefe de Centro: **Heliodoro Rey**

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

Telf: 98 120 95 41
98 120 95 48

Fax: 98 120 95 18



**CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO
GIJÓN**

Jefe de Centro: **Gerardo Barrio**

Torre de El Musel
33290 El Musel (GIJÓN)

Telf: 98 532 60 50
98 532 63 73

Fax: 98 532 09 08



**CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO
SANTANDER**

Jefe de Centro: **Julián Camus**

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

Telf: 94 221 30 60
94 221 30 30

Fax: 94 221 36 38



CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO
BILBAO

Jefe de Centro: **José Luis Solís**

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

Telf: 94 483 94 11
94 483 92 86

Fax: 94 483 91 61



CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO
PALAMÓS

Jefa de Centro: **Sara Teixidó**

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

Telf: 972 600 711

Fax: 972 600 517



CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO
BARCELONA

Jefe de Centro: **Jaime Zaragoza**

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

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

Fax: 93 223 46 13



**CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO
TARRAGONA**

Jefe de Centro: **Íñigo Landeta Bilbao**

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

Telf: 97 721 62 03
97 721 62 15

Fax: 97 721 62 09



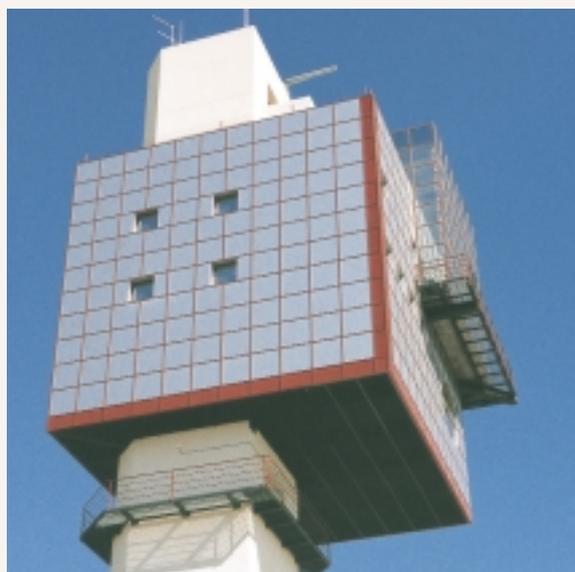
**CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO
CASTELLÓN**

Jefe de Centro: **Javier García**

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

Telf: 96 473 72 02
96 473 71 87

Fax: 96 473 71 05



**CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO
VALENCIA**

Jefe de Centro: **Juan Carlos Crespo**

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

Telf: 96 367 93 02
96 367 92 04

Fax: 96 367 94 03



*CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO
PALMA*

Jefe de Centro: **Miguel Félix Chicón**

Muelle Viejo, 1
Edificio CMM
07012 PALMA DE MALLORCA

Telf: 97 172 45 62

Fax: 97 172 83 52



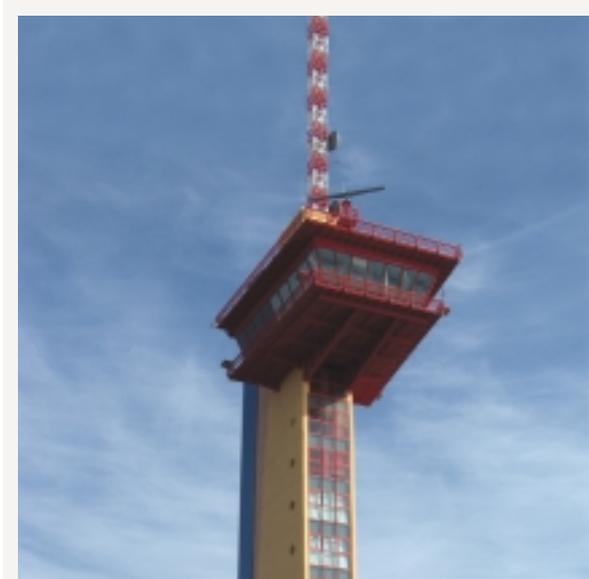
*CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO
CARTAGENA*

Jefe de Centro: **Miguel Belmonte Nieto**

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

Telf: 96 852 95 94
96 852 98 17

Fax: 96 852 97 48



*CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO
ALMERÍA*

Jefe de Centro: **Miguel Zea**

Muelle Levante, s/n - planta 12
04071 ALMERÍA

Telf: 95 027 54 77

Fax: 95 027 04 02



**CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO
ALGECIRAS**

Jefe de Centro: **José Antonio Offroy**

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

Telf: 95 658 00 35

Fax: 95 658 54 02



**CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO
TARIFA**

Jefe de Centro: **Adolfo Serrano Solís**

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

Telf: 95 668 47 40

95 668 47 57

Fax: 95 668 06 06



**CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO
CÁDIZ**

Jefe de Centro: **Francisco Modet**

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

Telf: 95 621 42 53

Fax: 95 622 60 91



**CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO
HUELVA**

Jefe de Centro: **José Bescos**

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

Telf: 95 924 30 00
95 924 30 61

Fax: 95 924 21 03



**CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO
LAS PALMAS**

Jefe de Centro: **Aníbal Carrillo**

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

Telf: 92 846 77 57
92 846 79 55

Fax: 92 846 77 60



**CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO
TENERIFE**

Jefa de Centro: **Dolores Septién**

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

Telf: 92 259 75 51
92 259 75 52

Fax: 92 259 73 31



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

Director: **Enrique Fernández Pérez**

33393 Veranes (GIJÓN)

Tel: 98 515 98 00

Fax: 98 516 77 04

www.centrojovellanos.com



Salvamento Marítimo