

Informe Anual 2013

Sociedad de Salvamento
y Seguridad Marítima



GOBIERNO
DE ESPAÑA



MINISTERIO
DE FOMENTO



Salvamento Marítimo

Informe Anual 2013

Sociedad de Salvamento
y Seguridad Marítima





Salvamento Marítimo
Spanish Maritime Safety Agency

Edición: Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima
Redacción y Documentación: Departamento de Prensa de Salvamento Marítimo
Fotografías: Archivo de Salvamento Marítimo
Producción y Coordinación: Tekla Comunicación
Diseño y Maquetación: Trisquelia

Presentación

La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima celebró en 2013 su 20 aniversario.

Pese a su juventud, a lo largo de estas dos décadas nuestro servicio público de protección de la vida humana y lucha contra la contaminación en la mar ha conseguido posicionarse como uno de los mejores del mundo.

20 años parece una edad temprana, pero desde entonces, este servicio ha asistido a 225.000 personas en la mar en toda España. Las emergencias atendidas han sido más de 80.000. Estas cifras son un claro reflejo del trabajo enormemente positivo desarrollado en este periodo, corto en el tiempo pero grande en los servicios prestados.

Durante estos años hay cosas que han cambiado; ahora los ciudadanos que se interesan por nuestra labor nos siguen en las cuentas de Twitter y Facebook, algo inimaginable allá en 1993, sin embargo nuestro objetivo sigue siendo el mismo: garantizar al máximo la seguridad en la mar.

Hemos vivido otro ejercicio en el que como a todos los organismos públicos, también nos ha tocado promover la eficiencia controlando el gasto, contribuyendo al esfuerzo conjunto por mejorar la situación; siempre sin ceder un ápice en las garantías de servicio para la seguridad marítima.

También tenemos que recordar que en el año 2013 se ha hecho efectiva la integración de Remolques Marítimos S. A. en la estructura de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, precisamente para conseguir la mayor eficiencia en el gasto y la organización para la prestación del servicio. Aunque el proceso se inició en 2012, la subrogación efectiva se produjo en enero de 2013.

A lo largo de 2013 Salvamento Marítimo atendió nada menos que 5.121 emergencias marítimas, en las que se vieron involucradas más de 13.000 personas. Estas cifras suponen un ligero aumento respecto al año anterior y nos recuerdan la amplitud de nuestro esfuerzo y trabajo diarios.

Hacemos memoria de un año de en el que nos hemos enfrentado a trabajos de todo tipo, como nos exige la sociedad española, para que la mar sea cada vez más segura.



Rafael Rodríguez Valero
*Director General de la Marina Mercante y
Presidente de la Sociedad de Salvamento y
Seguridad Marítima*



Juan Luis Pedrosa Fernández
*Director de la Sociedad de Salvamento
y Seguridad Marítima*





Índice

01. Información general	6
• La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima	7
• Consejo de Administración	8
• Estructura organizativa	9
• Información económica	9
• Recursos humanos	11
02. Organización y medios de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima	12
• Centros de Coordinación de Salvamento (CCS)	13
• Unidades marítimas y aéreas	13
• Bases estratégicas de salvamento y lucha contra la contaminación marina	22
• El Centro de Seguridad Marítima Integral Jovellanos	26
Actividad de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima	28
• Emergencias atendidas durante el año 2013	29
• Emergencias relacionadas con la inmigración irregular	34
• Emergencias más destacadas del año 2013	36
• Actividad de seguimiento del tráfico marítimo	48
• Servicios efectuados por las unidades aéreas y marítimas en 2013	49
• Actividad del Centro Jovellanos	52
• Campaña de Seguridad en la Náutica de Recreo	54
• Mantenimiento del sistema de gestión de calidad: Certificación ISO 9001	54
• Organización de actos externos	55
Relación de Centros de Coordinación de Salvamento Marítimo	58
Relación de bases estratégicas de lucha contra la contaminación	63

01

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 y valores

La misión de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima está específicamente establecida en la norma legal —artículo 90 de la Ley 27/10992— que fija como objeto de la Sociedad la prestación de servicios de:

- Búsqueda, rescate y salvamento marítimo
- Control y ayuda del tráfico marítimo
- Prevención y lucha contra la contaminación del medio marino
- Remolque y embarcaciones auxiliares
- Aquellos complementarios de los anteriores

Todos estos servicios tienen como finalidad la protección de la vida humana en la mar, y también la protección de la vida marina animal y vegetal, y ello puede resumirse en una frase que define la razón de ser e identifica, de manera breve y fácilmente recordable, el servicio público prestado. Esta definición es la que establece la misión de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima y es **proteger la vida en la mar**.

Para realizar su misión, todos los miembros de Salvamento Marítimo deben disponer de un conjunto de fundamentos básicos, compartidos por todos ellos

y realmente aplicados por todos, y que orienten, desde su generalidad, el quehacer diario de cada uno de ellos. Los valores de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima son:

1. *Proximidad al usuario*: Los receptores de los servicios proporcionados por Salvamento Marítimo deben estar en el centro de la actividad que desarrolla la organización, de forma que estos puedan identificarnos por nuestra capacidad para satisfacer sus necesidades. La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima debe implicar a la comunidad marítima en los diferentes aspectos del salvamento, seguridad y prevención de la contaminación marítimos.
2. *Valor de la persona*: Las personas que componen la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima determinan el carácter y la fuerza de la organización. Este hecho condiciona los comportamientos de sus miembros de forma decisiva. La formación, la comunicación, participación, colaboración y ayuda mutua, responsabilidad y creatividad, son los principales síntomas de reconocimiento de esta realidad.
3. *Calidad en el trabajo*: La calidad del servicio público de salvamento, seguridad y lucha contra la contaminación marítimos está garantizada por el saber hacer y los comportamientos del personal de Salvamento Marítimo. Todas las funciones desarrolladas por las personas pertenecientes a Salvamento Marítimo influyen en la capacidad para proporcionar servicios de la mayor calidad que satisfagan las necesidades de nuestros usuarios, ganando y manteniendo con ello su respeto y confianza.



Área de responsabilidad de salvamento

España dispone de un perímetro costero de cerca de 8.000 kilómetros y 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 super-

ficie 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.

Zona de búsqueda y salvamento asignada a España por la Organización Marítima Internacional.



2.

Consejo de Administración

El Consejo de Administración a 31 de diciembre de 2013 estaba compuesto por:

Presidente

D. Rafael Rodríguez Valero

Director de la Sociedad

D. Juan Luis Pedrosa Fernández

Consejeros

Dña. Dolores Aguado Fernández
 D. Ignacio Alcázar Sirvent
 D. Benito Bermejo Palacios
 D. Andrés Contreras Serrano
 D. Juan Antonio Díaz Cruz
 D. Gabriel Esteve Krauel
 D. Luis Miguel Guerez Roig
 D. Julián González Cid
 Dña. Margarita Gómez de Bonilla González
 D. Víctor Jiménez Fernández
 D. José Llorca Ortega
 D. Manuel L. Martín Antón

D. Sebastián Mas Mayoral

D. Anselmo Menéndez Menéndez

Dña. Cristina Tarrero Martos

Secretario del Consejo

D. Rafael Domínguez Olivera

Durante el año 2013, causaron baja como miembros del Consejo de Administración de la Sociedad: D. Luis Antonio Boixareu Torres, D. Francisco F. Ramos Corona, y Dña. Sofía Perea Muñoz.

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 2013 la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, además de su patrimonio propio, contó con los siguientes medios de financiación para el desarrollo de sus objetivos:

- Los ingresos ordinarios procedentes fundamentalmente de los cursos de formación impartidos en el Centro de Seguridad Marítima Integral Jovellanos con-

secuencia de su propia actividad comercial, que en el ejercicio 2013 ascendieron a **0,959 millones de euros**.

- Los ingresos percibidos por las liquidaciones que realizan las compañías que gestionan los medios aéreos y marítimos con los que opera la Sociedad, así como los percibidos directamente por la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima que en el ejercicio 2013 ascendieron a **2,098 millones de euros**.
- Las subvenciones asignadas en los Presupuestos Generales del Estado para 2013 que fueron de **94,200 millones de euros** las de explotación y **6,750 millones de euros** las de capital.
- Las subvenciones y aportaciones concedidas a favor de la Sociedad procedentes de fondos específicos de la

Unión Europea ascienden a **1,073** millones de euros.

- En el capítulo de ingresos cabe destacar el incremento adicional en la aportación de subvenciones de explotación en **1,399** de euros, para atender los gastos extraordinarios derivados del accidente del buque Prestige correspondientes a servicios jurídicos de los bufetes extranjeros que representan al Estado español en los procedimientos judiciales relacionados con dicho buque.

Los gastos totales de la Sociedad han sido de **164,746** millones de euros, de los que **162,912** millones de euros corresponden a los incurridos para el desarrollo ordinario de su actividad y **1,834** millones a los ocasionados como consecuencia del accidente del buque Prestige.

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

► INGRESOS (en millones de euros)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013*
Importe Neto Cifra de Negocios	3,05	3,18	2,54	2,89	2,30	3,21	5,32	6,10	5,06	2,97	3,00	3,06
Subvenciones Explotación	44,85	58,85	61,28	66,82	76,33	107,02	135,79	145,92	143,21	125,07	105,31	96,67
Subv. Capital traspasadas a Rdos. Ejerc.	7,40	7,30	7,25	6,55	11,78	17,30	19,68	25,46	27,08	30,60	28,16	29,47
Otros Ingresos	1,23	3,15	1,66	4,73	2,19	3,06	3,82	1,99	4,04	10,99	4,35	3,97
Total	56,53	72,48	72,73	80,99	92,60	130,59	164,61	179,47	179,39	169,63	140,82	133,17

* Cifras provisionales, pendientes de revisión por la IGAE. Desde 2012 los datos contables incluyen también la contabilidad de Remolques Marítimos.

► GASTOS (en millones de euros)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013*
Aprovisiona- mientos	34,16	43,82	40,93	44,34	58,32	75,06	91,37	100,79	101,09	94,57	45,33	46,66
Gastos de Personal	14,03	16,21	17,17	18,15	19,60	21,76	25,66	24,38	25,13	26,92	57,46	58,87
Servicios Exteriores	5,57	6,02	7,30	8,43	11,51	12,50	16,31	16,55	15,07	14,11	23,51	23,19
Otros Gastos de Explotación	0,48	0,69	0,12	0,81	1,12	4,03	9,30	1,06	5,68	4,05	4,79	2,04
Dotación Amortizaciones Inmovilizado	8,32	8,06	8,10	7,15	12,68	18,18	20,73	26,46	29,29	33,93	34,27	33,99
Total	62,56	74,80	73,62	78,88	103,23	131,53	163,37	169,24	176,26	173,58	165,36	164,75

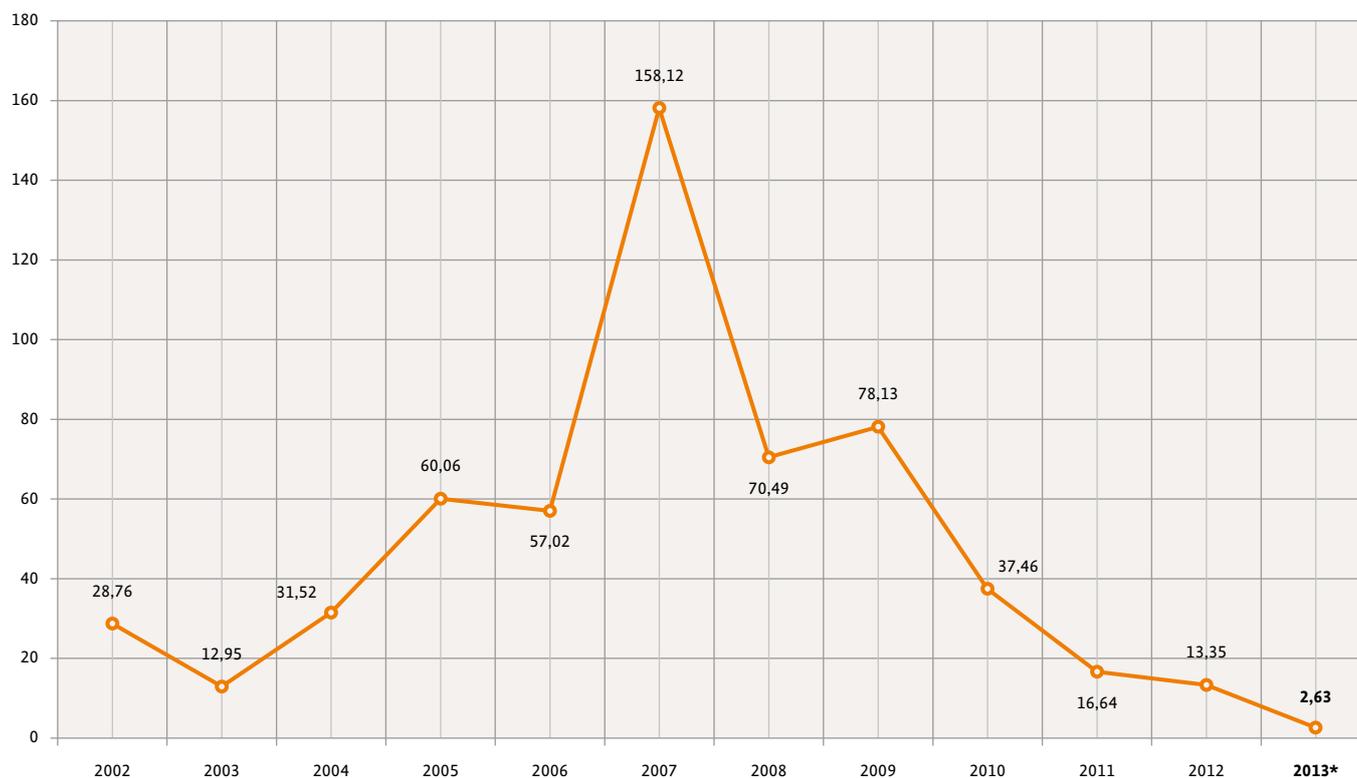
* Cifras provisionales, pendientes de revisión por la IGAE. Desde 2012 los datos contables incluyen también la contabilidad de Remolques Marítimos.

► INVERSIONES (en millones de euros)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013*
Total	28,76	12,95	31,52	60,06	57,02	158,12	70,49	78,13	37,46	16,64	13,35	2,63

* Cifras provisionales, pendientes de revisión por la IGAE. Desde 2012 los datos contables incluyen también la contabilidad de Remolques Marítimos.

► Evolución de las inversiones 2001-2013 (en millones de euros)



* Cifras provisionales, pendientes de revisión por la IGAE. En 2012 los datos contables incluyen también la contabilidad de Remolques Marítimos.

5.

Recursos humanos

El equipo humano que trabaja en Salvamento Marítimo está en alerta permanente las 24 horas del día, los 365 del año, para velar por la seguridad en la mar. A finales de 2013 el número total de profesionales trabajando ha ascendido a **1.589 personas**.

La Orden HAP/583/2012, de 20 de marzo, publicó el Acuerdo del Consejo de Ministros de 16 de marzo de 2012, por el que se aprobó el Plan de reestructuración y racionalización del sector público empresarial. Este hecho hace que la gestión de los medios marítimos, así como sus tripulaciones antes gestionadas por la empresa Remolques Marítimos S.A., han pasado a depender funcionalmente de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, por lo que actualmente hay un total de 1.304 profesionales (618 titulados) que son personal de la Sociedad de Salvamento, de los que 1.184 son fijos y

120 eventuales, que se distribuyen entre el personal de flota y el personal de tierra. Dentro del personal de tierra se incluyen los Centros de Coordinación de Salvamento, los Servicios Centrales y el centro de formación Jovellanos. Los restantes corresponden a las tripulaciones de las unidades aéreas.

Es importante destacar que, dentro de las unidades marítimas de esta Sociedad, a lo largo del 2013 han realizado prácticas 37 alumnos, 17 de ellos a través de convenios de colaboración y los 20 restantes a través de contratos en prácticas.

Año 2013

Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima	1.304
Tripulaciones de las unidades aéreas	285
Total	1.589

02

Organización y medios de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima



1. Centros de Coordinación de Salvamento (CCS)

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

Para ejercer esta labor, Salvamento Marítimo coordina, desde sus 19 Centros de Coordinación de Salvamento distribuidos por toda la costa, y desde el Centro Nacional de Coordinación de Salvamento en Madrid (CNCS), los medios humanos y materiales propios, o pertenecientes a otras instituciones y organismos colaboradores nacionales, regionales, locales o internacionales.

El personal técnico adscrito a los Centros de Coordinación de Salvamento está en alerta permanente las 24 horas del día, durante los 365 del año. Estos profesionales se encargan de coordinar la respuesta a las emergencias marítimas desde los 20 Centros de Coordinación de Salvamento. Salvamento Marítimo atiende cualquier emergencia que pueda acontecer en los 1,5 millones de kilómetros cuadrados de zona marítima asignada a España en materia de búsqueda y salvamento.



2. Unidades marítimas y aéreas

La flota de Salvamento Marítimo, a 31 de diciembre de 2013, estaba compuesta por 4 buques polivalentes de salvamento y lucha contra la contaminación marina, así como 10 remolcadores de salvamento, 4 embarcaciones tipo Guardamar y 55 embarcaciones de intervención rápida denominadas Salvamares.

La flota se completa con los medios aéreos de los que dispone Salvamento Marítimo, que se concretan en 11 helicópteros y 3 aviones.

Los medios a cargo de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima no tienen una ubicación geográfica fija, a excepción de los 20 Centros de Coordinación de Salvamento Marítimo. Estos medios están estratégicamente situados a lo largo de las costas españolas atendiendo a criterios de efectividad basados en conseguir minimizar los tiempos de respuesta para realizar una mejor cobertura y actuación eficaz adecuada a las

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

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

2.1. Buques polivalentes

La característica principal de los cuatro buques incorporados a través del Plan Nacional de Salvamento 2006-2009 (Luz de Mar, Miguel de Cervantes, Don Inda y Clara Campoamor) es su polivalencia en tres aspectos principales:

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

El Luz de Mar y el Miguel de Cervantes tienen 56 metros de eslora, 10.300 CV de potencia y gran maniobrabilidad; su capacidad de recogida es de 290 m³ cada uno y disponen de brazos de recogida de contaminación con bombas de aspiración, barreras de contención, *skimmers* y tanques de almacenamiento a bordo. Cuentan con una potencia de remolque de tiro a punto fijo de 128 toneladas.

El Don Inda y el Clara Campoamor tienen 80 metros de eslora, 20.600 CV de potencia, 228 toneladas de remolque y 1.750 m³ de capacidad de almacenamiento a bordo cada uno y son los medios más potentes del Plan Nacional ante graves accidentes por vertidos contaminantes.

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

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

► Buques polivalentes propiedad de Salvamento Marítimo

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



2.2. Remolcadores de salvamento

Los remolcadores con los que cuenta Salvamento Marítimo son unidades que, por sus prestaciones, aseguran la posibilidad de dar remolque a grandes buques y tienen capacidad operativa para intervenir en grandes siniestros (incendios, contaminación, salvamento...). Estas

unidades están desplegadas estratégicamente a lo largo de la costa, permanentemente alistadas para actuar en la mar, navegando o en espera de prestar servicios.

► Salvamento Marítimo dispone de 10 remolcadores en propiedad

Nombre	Régimen	Año	Potencia (CV)	Tiro (tons)	Eslora (metros)	Zona de influencia
Alonso de Chaves	Exclusividad	1987	8.640	105	63	Cantábrico Occidental
María de Maeztu	Exclusividad	2008	5.092	60	40	Cantábrico Oriental
María Pita	Exclusividad	2008	5.092	60	40	Galicia Sur
María Zambrano	Exclusividad	2008	5.092	60	40	Andalucía Occidental
Marta Mata	Exclusividad	2008	5.092	60	40	Baleares
Punta Mayor	Exclusividad	1984	8.000	81	60	Tarragona
Punta Salinas	Exclusividad	1982	8.800	97,7	63	Santa Cruz de Tenerife
SAR Gavia	Exclusividad	2011	5.092	60	40	Galicia
SAR Mastelero	Exclusividad	2010	5.092	60	40	Andalucía Oriental
SAR Mesana	Exclusividad	2011	5.092	60	40	Alborán



2.3. Embarcaciones Guardamares

El aspecto más importante de estos buques es que, al igual que las Salvamares, todo su casco y superestructura están contruidos en aluminio, por lo que es un tipo de barco, tanto por su diseño como por sus prestaciones, único en su clase. Incorporan los medios más modernos, tanto en navegación y comunicaciones, como en medios de búsqueda y rescate.

Entre sus características más importantes destaca una eslora de 32 metros, una velocidad de 27 nudos y una autonomía de 1.000 millas.

► Embarcaciones Guardamares, propiedad de Salvamento Marítimo

Nombre	Año	Potencia (CV)	Tiro (tons)	Eslora (metros)	Zona de influencia
Guardamar Calíope	2008	4.466	20,7	32	Alborán
Guardamar Concepción Arenal	2009	4.466	20,7	32	Galicia
Guardamar Polimnia	2009	4.466	20,7	32	Mediterráneo Norte
Guardamar Talía	2009	4.466	20,7	32	Canarias



2.4. Embarcaciones Salvamares

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

ya sea resolviendo directamente la emergencia o como apoyo a otros medios de intervención.

A fecha 31 de diciembre de 2013 la flota de unidades de intervención rápida estaba compuesta por 55 embarcaciones.

► Embarcaciones de intervención rápida propiedad de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima

Nombre	Eslora	Tripulación	Potencia	Entrada en servicio	Base
Achernar	21 m	3	2 x 1360 hp	2009 (27 de marzo)	Sant Carles de la Ràpita (Tarragona)
Acrux	21 m	3	2 x 1400 hp	2003 (11 de julio)	Puerto Portals (Mallorca)
Adhara	21 m	3	2 x 1400 hp	2006 (11 de agosto)	La Restinga (El Hierro)
Al Nair	21 m	4	2 x 1360 hp	2010 (21 de abril)	Arrecife (Lanzarote)
Alborán	20 m	3	2 x 1250 hp	1996 (12 de agosto)	Mazagón (Huelva)
Alcor	15 m	3	2 x 610 hp	1998 (1 de agosto)	Melilla
Alcyone	21 m	3	2 x 1400 hp	2008 (24 de junio)	Bilbao
Aldebarán	15 m	3	2 x 610 hp	1998 (20 de abril)	Ciudadella (Menorca)
Algenib	21 m	4	2 x 1400 hp	2002 (21 de octubre)	Garrucha (Almería)
Alioth	21 m	3	2 x 1400 hp	2007 (29 de octubre)	Burela (Lugo)
Alkaid	21 m	4	2 x 1400 hp	2004 (12 de agosto)	Tarifa (Cádiz)
Alnilam	21 m	3	2 x 1400 hp	2007 (29 de mayo)	El Port de la Selva (Girona)
Alnitak	21 m	3	2 x 1400 hp	2007 (23 de julio)	Málaga
Alonso Sánchez	15 m	3	2 x 450 hp	1992 (1 de noviembre)	Vilanova i la Geltrú (Barcelona)
Alphard	21 m	3	2 x 1400 hp	2005 (3 de agosto)	S.C. de la Palma (La Palma)
Alphecca	15 m	3	2 x 450 hp	2005 (11 de febrero)	La Gomera
Alpheratz	21 m	3	2 x 1400 hp	2006 (20 de junio)	Los Cristianos (Tenerife)
Altair	21 m	3	2 x 1400 hp	2000 (30 de noviembre)	Camariñas (A Coruña)
Antares	20 m	3	2 x 1300 hp	1999 (20 de julio)	Mahón
Atria	21 m	3	2 x 1360 hp	2009 (19 de noviembre)	Barbate (Cádiz)
Canopus	15 m	4	2 x 525 hp	1993 (1 de junio)	San Juan (Tenerife)
Capella	21 m	3	2 x 1400 hp	2002 (20 de marzo)	Luarca (Asturias)
Cástor	15 m	3	2 x 610 hp	2000 (12 de julio)	Roses (Girona)
Deneb	21 m	3	2 x 1400 hp	2001 (24 de enero)	Santander (Cantabria)
Denébola	21 m	4	2 x 1400 hp	2005 (3 de agosto)	Agua Dulce (Almería)
Diphda	21 m	3	2 x 1400 hp	2001 (5 de diciembre)	Tarragona
Dubhe	15 m	3	2 x 525 hp	1992 (1 de noviembre)	Algeciras (Cádiz)
El Puntal	15 m	3	2 x 525 hp	1993 (1 de abril)	La Caleta (Málaga)

Nombre	Eslora	Tripulación	Potencia	Entrada en servicio	Base
Gadir	20 m	3	2 x 1250 hp	1996 (12 de noviembre)	Ceuta
Hamal	21 m	4	2 x 1400 hp	2006 (6 de noviembre)	Motril (Granada)
Illes Pitiüses	15 m	3	2 x 450 hp	1995 (11 de julio)	Porto Colom (Mallorca)
Levante	15 m	3	2 x 450 hp	1995 (1 de mayo)	Jávea (Alicante)
Markab	21 m	3	2 x 1400 hp	2002 (7 de mayo)	Ibiza
Menkalinan	21 m	3	2 x 1400 hp	2006 (5 de diciembre)	Arguineguín (Gran Canaria)
Mimosa	21 m	3	2 x 1400 hp	2008 (29 de abril)	Cartagena (Murcia)
Mintaka	21 m	3	2 x 1360 hp	2009 (29 de mayo)	Barcelona
Mirach	21 m	3	2 x 1400 hp	2002 (2 de diciembre)	Cangas do Morrazo (Pontevedra)
Mirfak	21 m	3	2 x 1400 hp	2001 (23 de abril)	A Coruña
Mizar	21 m	3	2 x 1400 hp	2004 (12 de agosto)	Gran Tarajal (Fuerteventura)
Monte Gorbea	15 m	3	2 x 450 hp	1992 (1 de julio)	Bermeo (Vizcaya)
Nunki	21 m	3	2 x 1400 hp	2002 (4 de febrero)	Las Palmas
Orión	20 m	3	2 x 1300 hp	1999 (22 de diciembre)	Pasajes (Guipúzcoa)
Polaris	15 m	3	2 x 610 hp	2000 (12 de julio)	Alicante
Pollux	21 m	3	2 x 1400 hp	2001 (12 de marzo)	Valencia
Regulus	21 m	3	2 x 1400 hp	2003 (1 de septiembre)	Porto do Son (A Coruña)
Rigel	20 m	3	2 x 1300 hp	2000 (3 de abril)	Gijón (Asturias)
Sabik	21 m	3	2 x 1400 hp	2007 (26 de marzo)	Burriana (Castellón)
Saiph	21 m	3	2 x 1360 hp	2009 (17 de julio)	Alcudia (Mallorca)
Sant Carles	15 m	3	2 x 450 hp	1992 (1 de agosto)	Llanes (Asturias)



Nombre	Eslora	Tripulación	Potencia	Entrada en servicio	Base
Sargadelos	15 m	3	2 x 450 hp	1995 (1 de febrero)	Sta. Uxía de Ribeira (A Coruña)
Shaula	21 m	3	2 x 1400 hp	2001 (17 de julio)	Cariño (A Coruña)
Sirius	20 m	3	2 x 1300 hp	2000 (3 de mayo)	Palamós (Girona)
Suhail	21 m	3	2 x 1400 hp	2008 (5 de agosto)	Cádiz
Tenerife	20 m	3	2 x 1250 hp	1995 (5 de septiembre)	Sta. Cruz de Tenerife
Vega	15 m	3	2 x 610 hp	2000 (20 de mayo)	Estepona (Málaga)

2.5. Embarcaciones de Cruz Roja Española

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

propiedad de Salvamento Marítimo y otras de 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 2013 Cruz Roja Española gestionó 42 bases subvencionadas por Salvamento Marítimo.

► Embarcaciones propiedad de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima adscritas al Plan de Acción Conjunto 2013

Embarcación	Puerto base
LS-Atlas	L'Ametlla del Vallès
LS-Bianca	A Coruña
LS-Calipso	Isla Cristina
LS-Galatea	Soller
LS-Júpiter	Cádiz
LS-Langosteira	Cedeira
LS-Marte	Ribeira
LS-Mercurio	Puerto de la Cruz
LS-Neptuno	Castelldefels
LS-Nereida	Luarca
LS-Pandora	Castellón
LS-Plutón	Santa Pola
LS-Saturno	Burela
LS-Sínope	Suances
LS-Tain	Laxe
LS-Titán	Tazacorte (La Palma)
LS-Titania	Águilas
LS-Tritón	Arenys
LS-Urano	San Antonio
LS-Venus	Tarragona

► Embarcaciones propiedad de Cruz Roja Española adscritas al Plan de Acción Conjunto 2013

Embarcación	Puerto base
Guadalupeko Ama	Fuenterrabía
LS-Antonia	Barcelona
LS-Argos	Motril
LS-Arriluce III	Pasajes
LS-Basati Primera	Arriluce
LS-Bizkaia BI	Bermeo
LS-Cormorán	Mogán (Gran Canaria)
LS-Diana	Denia
LS-Getaria II	San Sebastián
LS-Gijón I	Gijón
LS-Hades	La Estaca (El Hierro)
LS-Hermes	Tarifa
LS-Málaga	Málaga
LS-Náyade	G. Tarajal (Fuerteventura)
LS-Ondarroa III	Ondarroa
LS-Perseo	Laredo
LS-Punta de Algas	San Pedro del Pinatar
LS-Santander	Santander
LS-Tabarca	Altea
LS-Tara	Malpica
LS-Zarautz I	Guetaria
M0.3-V del Mar	Valencia

2.6. Helicópteros de salvamento

Para el salvamento de la vida humana en la mar y el reconocimiento aéreo, Salvamento Marítimo cuenta con 11 bases de helicópteros específicamente configurados para las labores de búsqueda y salvamento marítimo. Las bases se encuentran en Jerez, Gijón, Las Palmas de Gran Canaria, Tenerife, Valencia, Reus, Almería, Santander, Palma de Mallorca, Cee y A Coruña. Salvamento

Marítimo es propietaria de 8 helicópteros y el resto son fletados.

Son activados para dar una rápida respuesta a las emergencias que necesitan una actuación inmediata por las condiciones de gravedad, supervivencia o evacuaciones médicas, en que se encuentran vidas en peligro.

Base	Modelo	Zona de influencia
A Coruña	S61N	Galicia
Almería	AW139	Alborán/Mediterráneo Sur
Cee	AW139	Galicia
Gijón	AW139	Cantábrico Occidental
Jerez	AW139	Estrecho
Las Palmas	S61N	Canarias Oriental
Palma de Mallorca	AW139	Baleares
Reus	AW139	Mediterráneo Norte
Santander	AW139	Cantábrico Oriental
Tenerife	AW139	Canarias Occidental
Valencia	AW139	Mediterráneo Central



2.7. Aviones

Salvamento Marítimo dispone de 3 aviones EADS-CASA CN 235-300 en propiedad incorporados en el año 2007.

Los 3 aviones EADS-CASA 235-300, equipados con la más avanzada tecnología, se emplean para la localización de náufragos y embarcaciones en la mar, la detección de vertidos en el medio marino y el seguimiento e identificación de los buques infractores. Los CN 235-300 realizan misiones de patrulla marítima con un tiempo de permanencia en el aire superior a las 9 horas, por lo que pueden intervenir en operaciones con un alcance superior a los 3.706 kilómetros y un radio de acción de

1.853 kilómetros, con una velocidad de 437 kilómetros por hora. Sus equipos son los más modernos del momento, tanto para las labores de salvamento como para la lucha contra la contaminación.

Base	Modelo	Zona de influencia
Las Palmas de Gran Canaria	CN-235-300	Canarias
Santiago de Compostela	CN-235-300	Galicia/Cantábrico
Valencia	CN-235-300	Mediterráneo/Golfo de Cádiz

Despliegue de la red de centros y unidades de Salvamento Marítimo.



3.

Bases estratégicas de salvamento y lucha contra la contaminación marina

Desde las bases estratégicas de salvamento y lucha contra la contaminación se presta el apoyo de infraestructura logística y de provisión de equipos humanos y materiales a aquellas operaciones especiales que por sus características requieren la intervención de los equipos ubicados en estas bases.

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

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

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

- Instalaciones para el mantenimiento, lavado y reparación de equipos de lucha contra la 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.
- Equipos auxiliares de los anteriores.

	2004	2013
Bases estratégicas	2	6
Bases subacuáticas	1	6

► Material de lucha contra la contaminación

Tipos de barreras	Total (en metros)
Selladoras	4.035
Portuarias	15.194
Costeras	24.500
Oceánicas	17.800
Total	61.529

Otros equipos	Total (en unidades)
Barreras cerco	6
Bombas	114
Skimmers	46
Total	166



Salvamento Marítimo cuenta con **seis bases de actuación subacuática** que se ubican en: Fene (A Coruña), Cartagena, Cataluña, Estrecho, Baleares y Canarias. En las dos primeras se mantienen los principales equipos y los buceadores, y el resto son bases de material de apoyo.

Equipamiento de las bases subacuáticas de Fene y Cartagena

FENE (A Coruña)

Dos robots submarinos

En la base de actuación subacuática de Fene, Salvamento Marítimo dispone de 1 ROV Comanche y 1 mini-ROV Seabotix.

El ROV Comanche ofrece una alta capacidad de intervención en difíciles condiciones de mar y corriente. En concreto, está configurado para trabajar hasta los 1.000 metros de profundidad en unas condiciones meteorológicas que no superen los 25 nudos de viento y un estado de la mar de fuerza cuatro en la escala de Beaufort.

El Comanche dispone de siete propulsores, cuatro en el plano horizontal y tres verticales, con los que consigue una velocidad de tres nudos. La carga útil alcanza los 250 kilogramos. Cuenta con cuatro cámaras (dos de ellas en soportes motorizados), un sónar de búsqueda con un alcance máximo de 300 metros, un sónar-altímetro con un alcance de 50 metros, un profundímetro y una baliza de destellos para su localización en superficie. Este ROV, con sus 1.200 kilogramos es uno de los equipos más potentes del mercado. La energía y las órdenes se envían mediante un mando a distancia a través del cable al ROV. A través del cable se transmiten también los datos de las cámaras fotográficas del ROV, los datos de los sensores y de los sónares al centro de control del buque en superficie. Este ROV puede llevar una gran

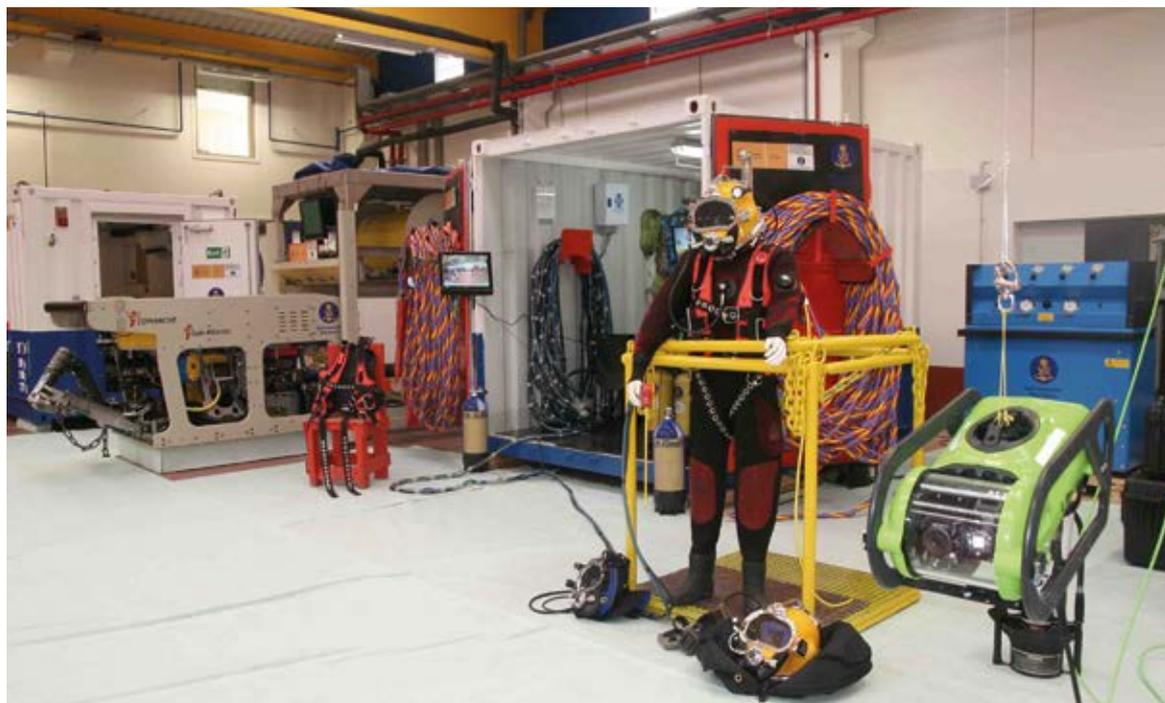
variedad de tipos de brazos manipuladores para realizar distintos trabajos.

El mini-ROV Seabotix es diminuto en comparación con su hermano mayor, sin embargo posee algunas características de las que no disfruta el Comanche. Su pequeño tamaño y peso (apenas 60 kg todo el sistema) y el hecho de estar perfectamente protegido en maletas de viaje permite que sea fácilmente transportado e incluso facturado como equipaje en vuelos comerciales.

Una vez en la zona de trabajo, este mini-ROV, de apenas 10 kilogramos, puede ser sumergido en pocos minutos y, con un alcance de 150 metros de profundidad, puede realizar inspecciones del accidente usando sus dos cámaras, una en color de alta calidad de imagen y otra en blanco y negro para condiciones de poca luz. Al contrario que el Comanche, puede acceder a lugares confinados, por ejemplo el interior de barcos hundidos.

Campana húmeda

La campana húmeda de buceo mejora la capacidad de trabajo en inmersiones hasta 90 metros de profundidad y proporciona seguridad a los buzos en las operaciones de salvamento. Asimismo, permite realizar inmersiones desde los remolcadores de Salvamento Marítimo, aprovechando el sistema DP (posiciona-



miento dinámico), sin tener que recurrir a complicadas maniobras de fondeo.

Una campana húmeda es un dispositivo sumergible, unido a la superficie por un cable, que lleva una burbuja de mezcla respiratoria que permite mantener parte del cuerpo de los buceadores en seco y constituye un abrigo en las paradas de descompresión. Está preparada para enviar suministro de mezcla general desde superficie y disponer de un reservorio de la misma en el artefacto. Asimismo, dispone de comunicaciones, sistemas de control del porcentaje de oxígeno en la burbuja y de los parámetros que afectan a los buceadores. Incluye un sistema de vaciado de agua de la burbuja.

CARTAGENA

Un robot submarino

En la base de actuación subacuática de Cartagena, Salvamento Marítimo dispone de 1 mini-ROV Seabotix con las mismas características que el de la base de Fene.

Campana húmeda

Salvamento Marítimo también dispone en esta base de otra campana húmeda de buceo de hasta 90 metros similar a la de la base de Fene.

Simulador de pecios

Simulador usado en prácticas de buceo para recrear hundimientos de buques pesqueros. Se realizan prácticas de búsqueda y localización del pecio, prácticas en espacios confinados, búsqueda y recuperación de cuerpos, episodios de contaminación, localización y control de fugas, taponamiento de tanques, extracción de combustible (mediante *hot-tap*), inspección de daños y balizamiento, reparación de vías de agua, reflotamiento, maqueta de submarinos. El simulador se usa en prácticas conjuntas con la Armada y GEAS (Guardia Civil).

Tanque de prácticas de buceo

Se trata de un tanque doble de cuatro metros de profundidad donde se realizan prácticas de buceo y se desarrollan nuevas técnicas y herramientas subacuáticas.

Sónar de barrido lateral

El funcionamiento del sónar de barrido lateral de hasta 200 metros es el mismo que el del radar, solo que con *ultrasonidos* en lugar de *ondas electromagnéticas*. Las señales acústicas emitidas por el sónar rebotan en el fondo marino y en los objetos depositados sobre él creando una imagen de éste. El cruce de los datos de rebote de las ondas ofrece información sobre el tamaño de los objetos detectados.

Las ondas se emiten desde un dispositivo, arrastrado por un cable cerca del fondo marino. El mismo cable sirve de transmisor para los datos captados por el sónar. Las ondas se emiten de forma perpendicular a la dirección del vehículo. La intensidad de las ondas suele ser

Cámara hiperbárica

La cámara hiperbárica, que tiene capacidad para 2 buzos, es utilizada para realizar o completar períodos de descompresión en superficie, o bien realizar recompresiones formando parte de operaciones de buceo. Cuando se trata de una operación de buceo con campana húmeda, este tipo de operaciones requiere siempre de la presencia de una cámara hiperbárica en la zona de trabajo.

de entre 100 kHz y 500 kHz, a más intensidad la imagen obtenida es más precisa pero se pierde radio de acción.

La imagen obtenida viene a ser como la de una fotografía aérea, y representa uno de los mejores sistemas diseñados para obtener una visión de cómo es el fondo marino. Las imágenes del fondo marino se dibujan en tonos de grises en función de la reflectividad del fondo, y en dos coordenadas, rango y distancia, a lo largo de la trayectoria seguida por el barco.

Dispone de magnetómetro para detectar objetos metálicos en el fondo marino.

Magnetómetro remolcable

Se trata de un detector extremadamente sensible para los blancos metálicos ferrosos (hierro/acero). Fácil de remolcar, incluso a alta velocidad. Ideal para cualquier tamaño de área de búsqueda. Indicadores visuales y de audio de destino. Pantalla LCD retroiluminada para operaciones nocturnas. *Software* del perseguidor opcional muestra el camino de la embarcación mientras se mueve sobre el área de búsqueda. También muestra y almacena lecturas y coordenadas de posición. Utilizado para localizar objetos enterrados.

Campana seca

En la base subacuática de Cartagena se halla una campana seca que posibilita inmersiones en saturación de hasta 200 metros de profundidad. También denominada campana de buceo, se trata de un contenedor estanco al agua y al gas. El objeto de la campana es proporcionar un transporte vertical a los buzos desde la superficie hasta el lugar de trabajo y actuar de refugio de los buzos. La campana mantiene a los buzos calientes, secos, iluminados y relativamente confortables. Todos estos factores juntos reducen los esfuerzos físicos y psíquicos.

Uno de los factores más importantes de la campana es el sistema de acoplamiento con la cámara. Este sistema está hecho para permitir el paso bajo presión de los buzos de la campana a la cámara de descompresión.

El sistema de acople es a base de un anillo que abraza las brazolas de la campana y cámara que se unen a

bayoneta; puede manejarse manualmente o por medio de un sistema hidráulico.

Complejo de buceo en saturación EBS-200

Sala de control. El diseño de la sala de control del complejo de buceo en saturación EBS-200 se divide en cuatro zonas diferenciadas:

1. *Control de buceo:* Cuadro de gases y comunicaciones para controlar la inmersión una vez que los buzos abandonan la cámara.
2. *Control de módulo de vida (control ambiental):* El panel indicador de las medidas de los gases en las diferentes cámaras, es el corazón del sistema sustentador de vida.
3. *Panel central de suministro de gases:* Este panel indica las presiones de los gases disponibles, y con una válvula selectora puede cortar el suministro principal o suministrar el gas solicitado a los paneles de control de DDCs.
4. *Control de maniobra de arriado y lanzamiento campana:* Se controla mediante panel de control todo el sistema hidráulico de los winches, pórtico, carro y mating.

En la mayoría de las operaciones de buceo profundo son necesarias varias mezclas de gases. Los gases seleccionados se suministran a cada cámara independientemente y cada sistema de gas está diseñado con válvulas de corte en serie y válvulas de exhaustación intermedia (purgas) para evitar las mezclas residuales y suministrar la mezcla correcta sin error.

La instalación lleva válvulas de no retorno para evitar el retroceso de la presión desde la cámara al sistema de manipulación así como válvulas de seguridad timbradas y alarmas de exceso de presión. En el panel están representadas las indicaciones de los gases, sistema de controles fisiológicos, calefacción, humedad y temperatura. Hay también comunicaciones y televisión en todas las cámaras.

El diseño del sistema de control de gases integrado con monitores y comunicaciones dentro del panel del EBS-200, permite tener un fácil y rápido acceso a todos sus componentes para su mantenimiento y reparación.

Cámara. Las características principales de la cámara del EBS-200 son:

- Tiene dos compartimentos, cámara y antecámara, ésta última realiza funciones de TUP.
- Cuenta con espacio suficiente para permitir a los buzos acostarse en el interior; además las dimensiones interiores permiten al buzo estar de pie.
- Tiene adecuadas facilidades ambientales y de vida, tomadas teniendo en cuenta la necesidad de disminuir el ruido y el riesgo de incendio, buenas comunicaciones y adecuados servicios sanitarios.
- Una pequeña esclusa que permite el suministro de alimentos y medicinas.
- La compresión en la cámara permite mantener la misma presión de trabajo de los buzos en el agua.



4.

El Centro de Seguridad Marítima Integral Jovellanos

El Centro de Seguridad Marítima Integral Jovellanos, inaugurado en mayo de 1993 y ubicado en Veranes en el concejo de Gijón (Asturias), constituye el centro de formación de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima y se ha convertido en una pieza clave de apoyo a las tareas de formación del Plan Nacional de Seguridad y Salvamento Marítimo.

La función principal del centro, que ocupa unas instalaciones de 143.000 m², es la formación integral en seguridad marítima, portuaria e industrial, la prevención de riesgos laborales y la lucha contra la contaminación, dirigida prioritariamente a profesionales del sector marítimo, pero también a colectivos con necesidades especiales en materia de seguridad y lucha contra la contaminación.

El resto de su actividad gira en torno a otras tres grandes áreas específicas:

- La asistencia técnica para proyectos, estudios y planes de emergencias.
- El desarrollo de pruebas y la homologación de equipos de protección individual y dispositivos de salvamento (chalecos salvavidas, flotadores, balsas...).
- La organización y participación en congresos y seminarios así como proyectos europeos y nacionales de cooperación e investigación.

Para el desarrollo de su amplia y versátil oferta formativa, el Centro Jovellanos cuenta con una plantilla de técnicos y especialistas altamente cualificados y con unas instalaciones y un equipamiento tecnológico de última generación como son los simuladores marinos, que por sus características, complejidad y el realismo del sistema visual y los modelos hidrodinámicos, sumergen al alumno en un entorno muy próximo a la realidad virtual ofreciendo un extraordinario potencial para la docencia, el entrenamiento y la investigación.

Nuevos equipamientos

Simuladores. Se ha incorporado un nuevo simulador de maniobra y navegación construido por Kongsberg, modelo Polaris, con clasificación Clase A del DNV, que puede simular entornos de navegación y maniobras realistas para todas las normas de competencia prescritas. Este simulador se suma a los ya existentes de Servicios de Tráfico Marítimo (VTS), y el de Cartas Electrónicas. Todos estos simuladores están interconectados entre sí y pueden utilizarse simultáneamente en un escenario común con todo tipo de embarcaciones operando en un puerto o una zona costera, facilitando, por ejemplo, la realización de ejercicios SAR simulados.



Tanque GNL (Gas Natural Licuado). El Centro Jovellanos ha construido un cubeto de 2 x 2 x 1 capaz de soportar temperaturas del rango -180 °C a 1300 °C, en el que se realiza un vertido inicial de 2 metros cúbicos de GNL en fase líquida. El objetivo general es aportar un curso que describa las propiedades peligrosas del gas natural licuado y los escenarios potenciales que pueden presentarse, así como las estrategias atenuantes que se pueden adoptar. La teoría explicada es apoyada por demostraciones prácticas en las que se experimenta el comportamiento y los riesgos del GNL. Esta formación está dirigida a los equipos de intervención en emergencias, personal de apoyo y otros en áreas de exploración, plantas de producción, terminales e instalaciones marítimas, además de servicios de extinción de incendios, organismos oficiales con competencias en el transporte marítimo y terrestre de gas natural licuado.

El Centro Jovellanos cuenta actualmente con las siguientes instalaciones y equipamientos:

- Casa de fuegos.
- Simulador de buque.
- Simuladores de avión y helicóptero y vehículos de extinción.
- Contenedores para el control del fenómeno *flash over*.
- Torres químicas de distintos niveles.
- Tanque de almacenamiento de combustibles líquidos, cargadero de cisternas.

- Campo de gases y campo de extintores portátiles.
- Zona para emergencias producidas por mercancías peligrosas.
- Piscina de 12 metros de profundidad, 40 m de ancho y 80 m de largo, con 14 millones de litros de agua; sistema para la generación de 16 tipos distintos de oleaje de hasta 1,6 m de altura y demás características necesarias para las prácticas de supervivencia en la mar.
- Botes: de rescate, rescate rápido, salvavidas convencional, de lanzamiento, auxiliar.
- Instalaciones específicas para diversas especialidades de buceo, nadador de rescate, excarcelación de vehículos, rescate de víctimas sumergidas, rescate y trabajos en altura o en espacios confinados.
- Simulador HUET (Helicopter Underwater Escape Training).
- Tanque GNL.

La aplicación del sistema de calidad en el diseño y desarrollo de sus actividades formativas viene garantizada por la certificación ISO 9001 otorgada al Centro Jovellanos por Det Norske Veritas.



03

Actividad de la Sociedad
de Salvamento y Seguridad Marítima



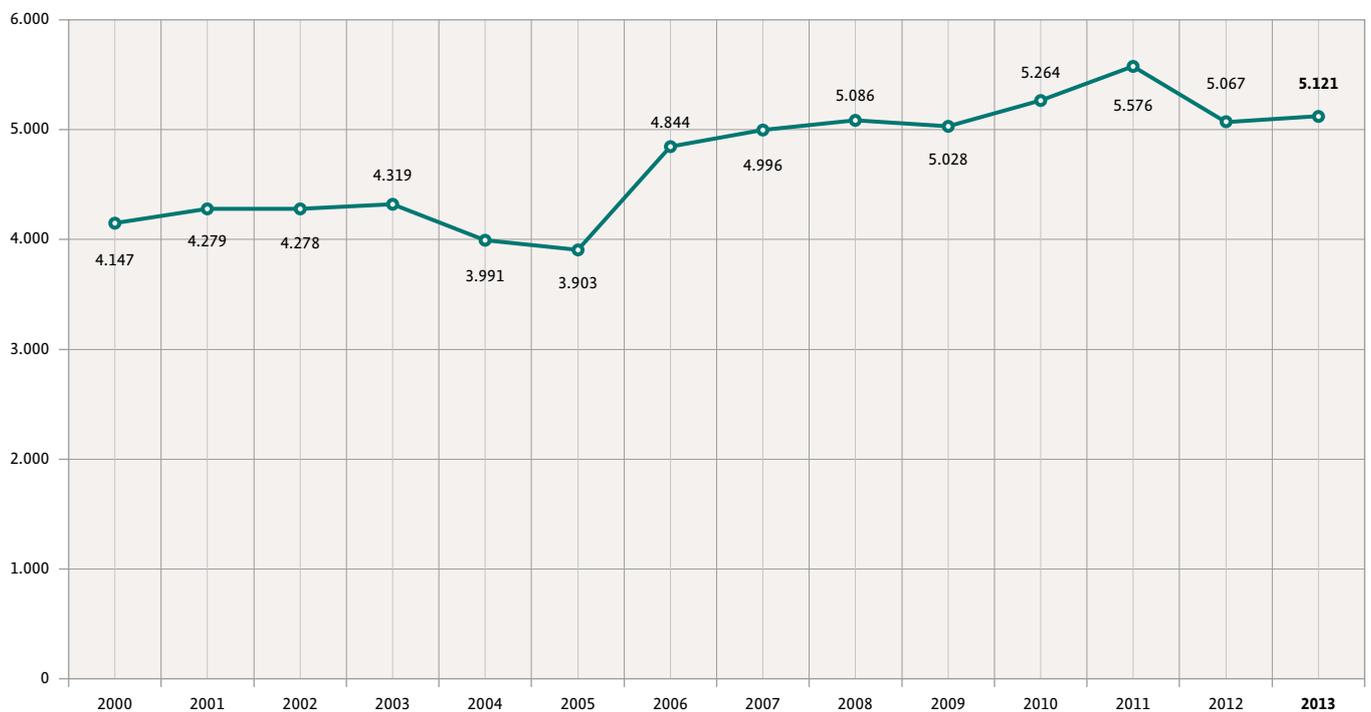
1. Emergencias atendidas durante el año 2013

A lo largo del año 2013 se han atendido un total de **5.121 emergencias**, con **13.087 personas** involucradas.

En las tablas que figuran a continuación se realiza una comparativa de las emergencias coordinadas en 2013 con respecto a años anteriores.

► Evolución del número de emergencias desde el año 2000 al 2013

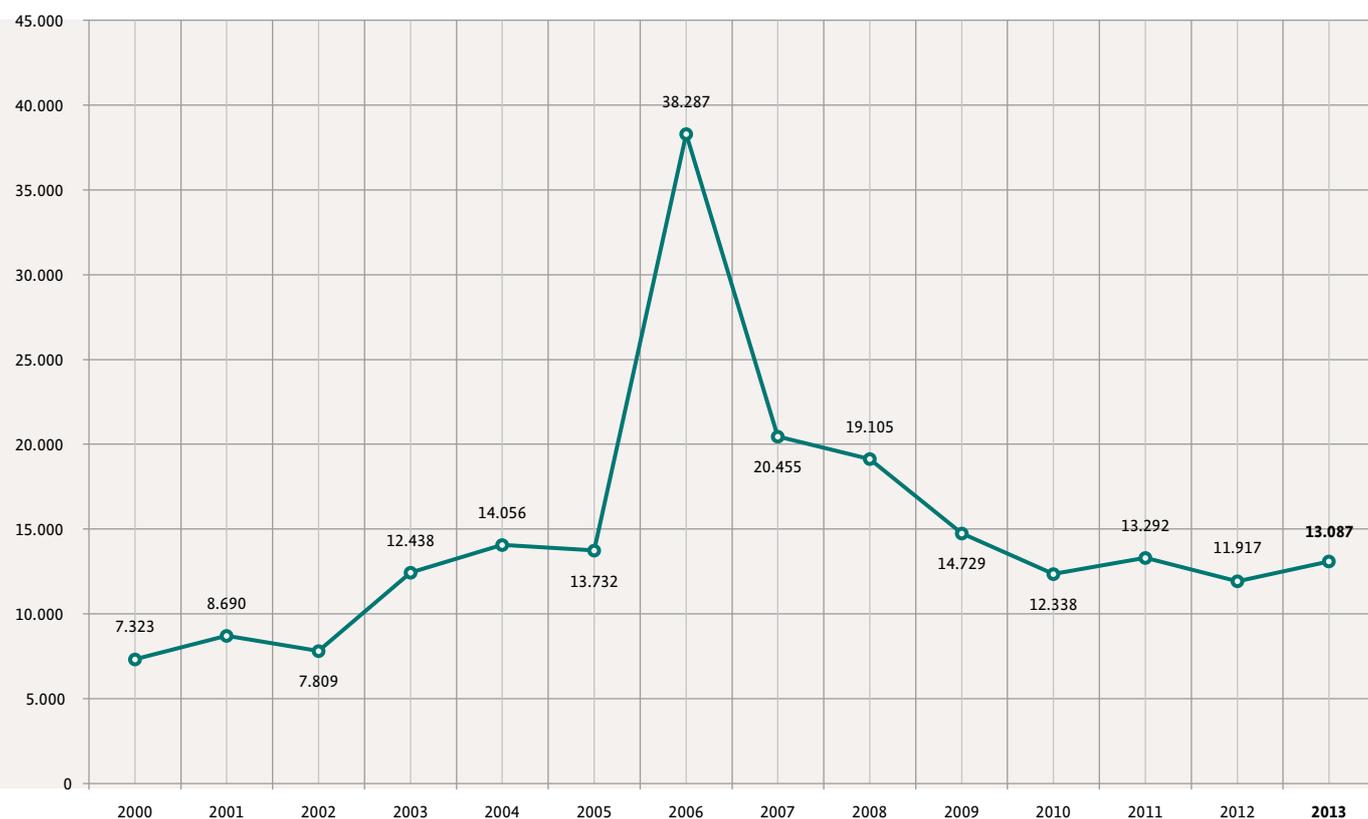
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Totales	4.147	4.279	4.278	4.319	3.991	3.903	4.844	4.996	5.086	5.028	5.264	5.576	5.067	5.121



► Evolución de las personas involucradas en emergencias desde el año 2000 al 2013

Año	Rescatados	Asistidos	Evacuados	Fallecidos	Desaparecidos	Total
2000	1.900	4.875	294	190	64	7.323
2001	2.525	5.612	312	170	71	8.690
2002	2.196	5.124	281	165	43	7.809
2003	6.333	5.563	254	230	58	12.438
2004	8.195	5.229	323	195	114	14.056
2005	7.269	5.947	302	136	78	13.732
2006	31.188	6.553	303	191	52	38.287
2007	13.693	6.124	360	175	103	20.455
2008	10.581	7.954	321	169	80	19.105
2009	6.332	7.903	271	182	41	14.729
2010	3.737	8.091	292	141	77	12.338
2011	4.574	8.305	218	122	73	13.292
2012	3.269	8.269	235	112	32	11.917
2013	2.911	9.762	251	112	51	13.087

► Evolución de las personas involucradas en emergencias (2000-2013)

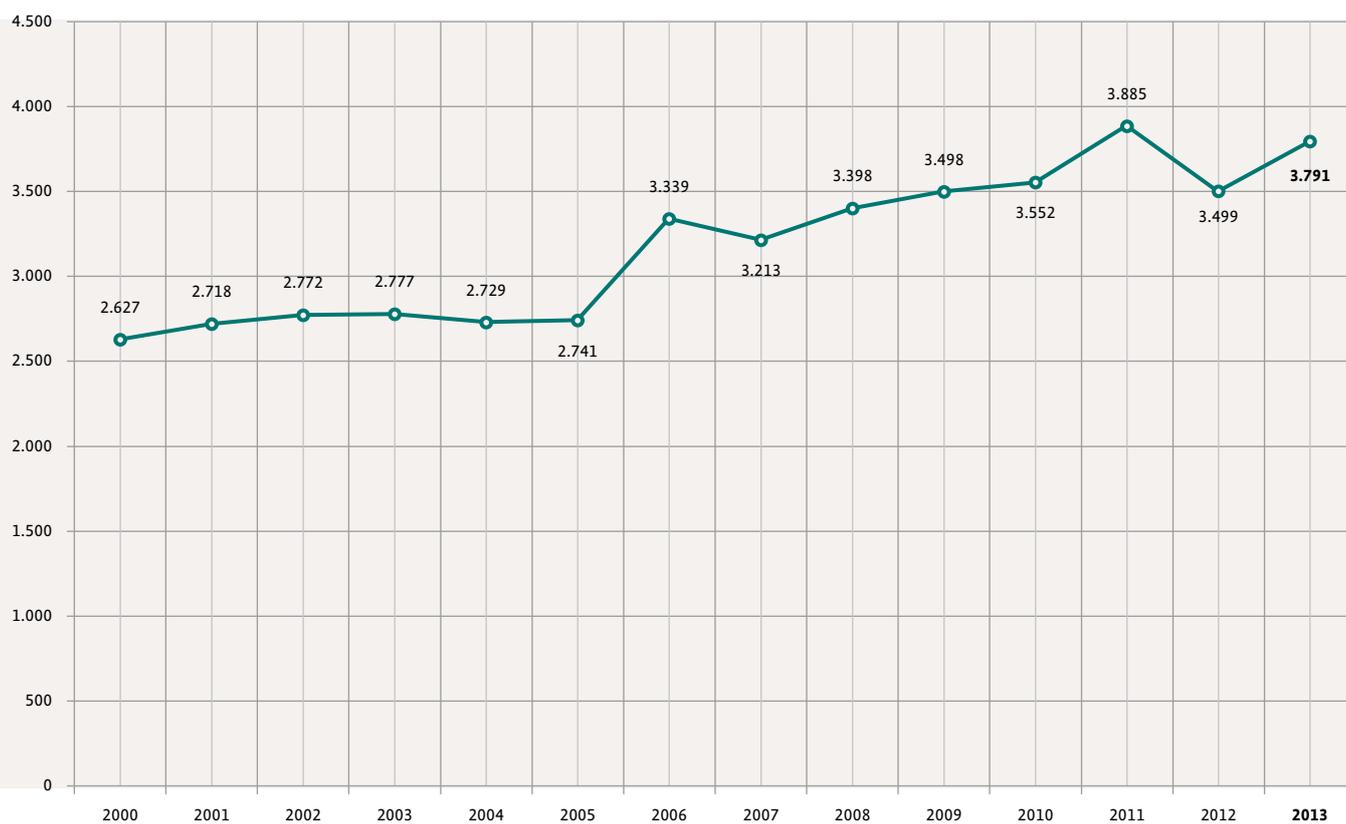


► Evolución del número y tipo de buques implicados en emergencias desde el año 2000 al 2013

Año	Mercantes	Pesqueros	Recreo	Otros*	Total
2000	299 (11%)	671 (26%)	1.436 (55%)	221 (8%)	2.627
2001	366 (13%)	632 (23%)	1.509 (56%)	211 (8%)	2.718
2002	353 (13%)	626 (22%)	1.577 (57%)	216 (8%)	2.772
2003	341 (12%)	547 (20%)	1.600 (58%)	289 (10%)	2.777
2004	296 (11%)	571 (21%)	1.543 (56%)	319 (12%)	2.729
2005	310 (11%)	539 (20%)	1.562 (57%)	330 (12%)	2.741
2006	429 (13%)	561 (17%)	1.559 (47%)	790 (23%)	3.339
2007	309 (10%)	559 (17%)	1.835 (57%)	510 (16%)	3.213
2008	426 (13%)	563 (17%)	1.787 (52%)	622 (18%)	3.398
2009	473 (13%)	592 (17%)	1.810 (52%)	623 (18%)	3.498
2010	508 (14%)	614 (17%)	1.785 (51%)	645 (18%)	3.552
2011	563 (14%)	625 (16%)	2.086 (54%)	611 (16%)	3.885
2012	487 (14%)	578 (18%)	1.942 (56%)	492 (14%)	3.499
2013	452 (12%)	667 (17%)	1.928 (51%)	744 (20%)	3.791

(%) Porcentaje sobre el total. * Pontonas, artefactos flotantes, «pateras», etc.

► Evolución del número de buques implicados en emergencias (2000-2013)



20°00'W

15°00'W

10°00'W



40°00'N

20°00'W

15°00'W

30°00'N

30°00'N

35°00'N

25°00'N

25°00'N

20°00'W

15°00'W

15°00'W

10°00'W

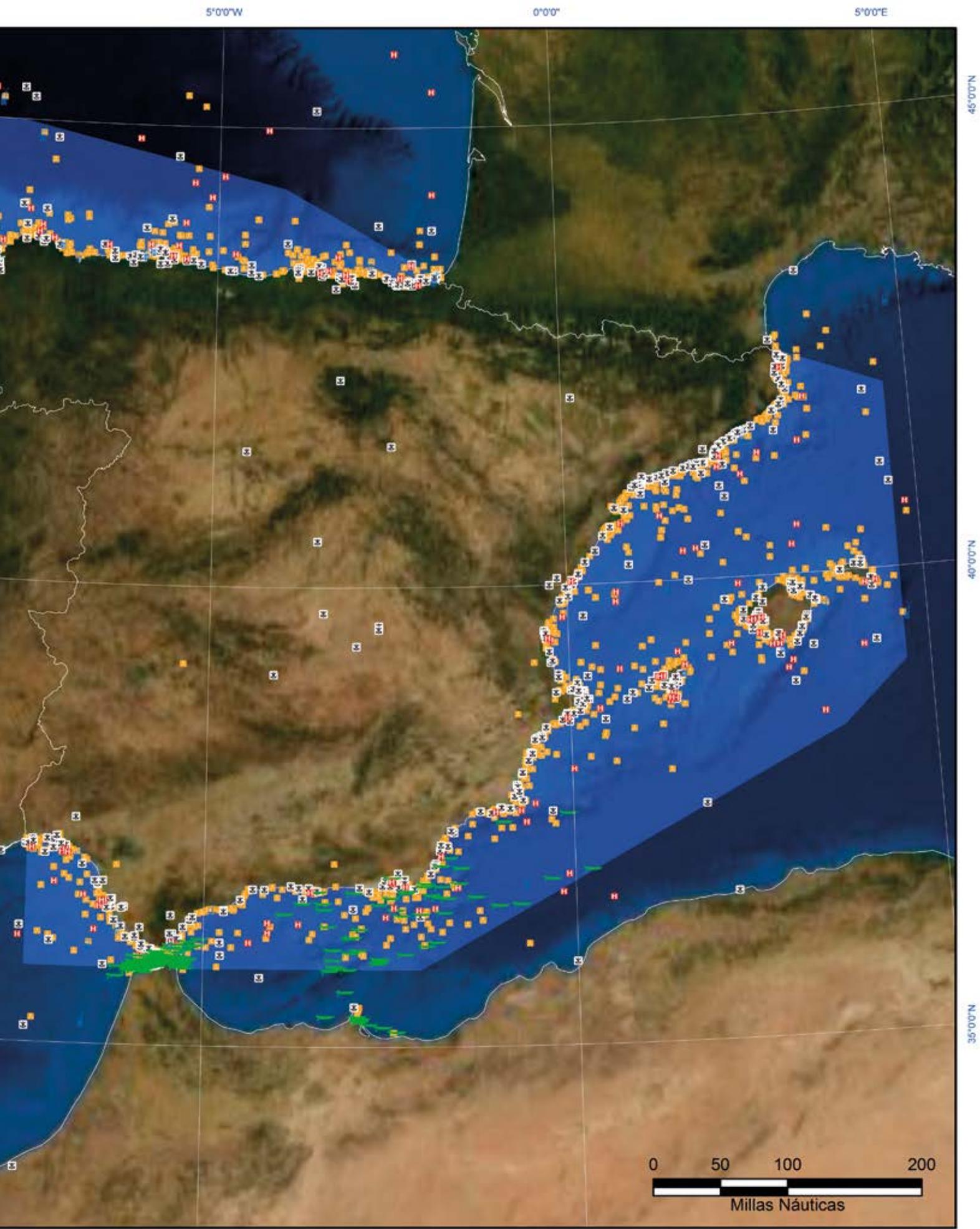
Emergencias 2013

Tipo: Salvamento Marítimo

- ✘ Falsa alarma
- 📍 Alarma real

- 🚢 Inmigración irregular
- 📶 Señales aut. de socorro
- 🏠 Evacuación médica buque-tierra





Medio ambiente	375
Salvamento marítimo	4.067
Seguridad marítima	360
Servicio complementario	319
TOTAL	5.121

2.

Emergencias relacionadas con la inmigración irregular

En las actuaciones relacionadas con la inmigración irregular, Salvamento Marítimo coordinó 303 emergencias, con 4.813 personas asistidas.

De éstas, los medios de Salvamento Marítimo rescataron un total de 2.253 personas, que fueron trasladadas

a puertos españoles. El resto de personas fueron rescatadas por medios marroquíes y trasladadas a Marruecos, especialmente en las inmediaciones del Estrecho.

Centros	Nº Emergencias	Fallecidos	Desaparecidos	Rescatados
CCS Algeciras	1	0	0	0
CCS Almería	56	0	0	972
CCS Cartagena	5	0	0	39
CCS Las Palmas	17	0	0	43
CCS Tarifa	222	7	24	1.161
CCS Tenerife	2	0	0	38
Total general	303	7	24	2.253

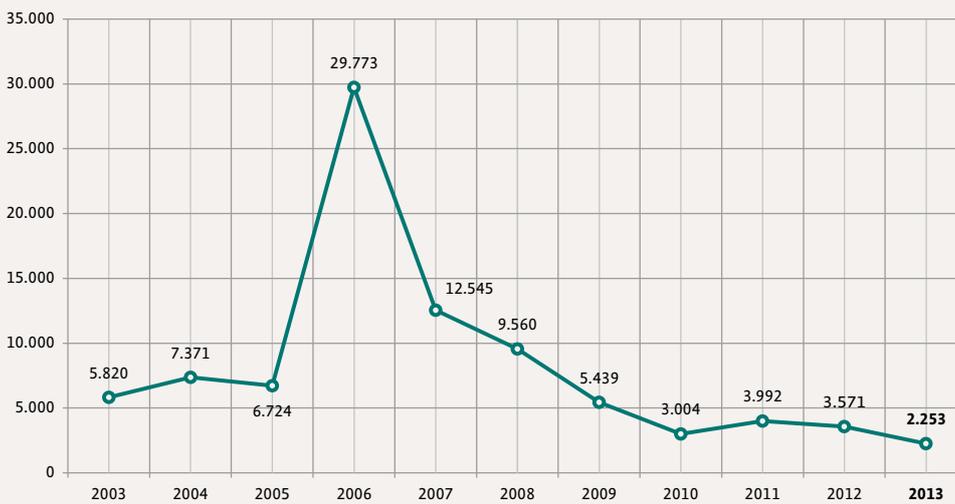


► Total de actuaciones en «pateras» por año



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

► Total de personas rescatadas por año



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



3.

Emergencias más destacadas del año 2013

En el año 2013 los profesionales de Salvamento Marítimo atendieron **5.121 emergencias**, con **13.090 personas** involucradas, lo que implica el rescate de unas 36 personas al día. Debido a su gravedad y complejidad técnica destacan algunas de estas emergencias:

El Helimer 210 rescata al tripulante de un bote a remos que intentaba cruzar el Atlántico

ENERO

11

El Centro de Coordinación de Salvamento ubicado en Las Palmas coordinó durante la mañana del día 11 de enero el rescate del único tripulante del bote a remos Pacific Pete que había partido el 9 de enero de Gran Canaria e intentaba cruzar el Atlántico. Fue trasladado por el helicóptero Helimer 210 al aeropuerto de Tenerife Sur con hipotermia.



Rescate de dos piragüistas en apuros en la bahía de Palma

ENERO

19

El Centro de Salvamento Marítimo ubicado en Palma coordinó la asistencia a dos piragüistas en apuros en Cala Major, en la bahía de Palma. La embarcación de intervención rápida Salvamar Acrux los rescató en una operación con adversas condiciones meteorológicas con mar gruesa y vientos de 28 nudos (51 km/h). Fueron trasladados a Puerto Portals donde los esperaba una ambulancia para prestarles las atenciones médicas necesarias ya que presentaban síntomas de hipotermia. En el operativo de rescate también se movilizó el helicóptero Helimer 211, pero finalmente no fue necesaria su intervención.



ENERO
21

Asistencia a un pesquero con vía de agua al SE de Alcanar (Tarragona)

El Centro Salvamento Marítimo en Tarragona coordinó la asistencia al pesquero Enjuvic, con 5 tripulantes a bordo, que había sufrido una vía de agua cuando se encontraba 17 millas al sureste de Alcanar (Tarragona). A las 15.11 horas Salvamento Marítimo recibió —a través de la embarcación Salvamar Achernar— una alerta del pesquero Pepito Barba informando de que el pesquero de arrastre Enjuvic, de 25,15 metros de eslora, tenía una vía de agua que no podía controlar.

El helicóptero de Salvamento Marítimo Helimer 204 acudió al lugar de la emergencia y su rescatador descendió proporcionando una bomba de achique.

Una vez disminuido el nivel de agua, el pesquero consiguió arrancar los motores y navegar por sus propios medios —escortado por la Salvamar Achernar— hacia Sant Carles de la Ràpita, donde arribó por la tarde.



Operativo de rescate del Cape Baltic en El Musel de Gijón

ENERO
26

El 26 de enero arribó a las costas asturianas el *bulk-carrier* Cape Baltic, procedente de Brasil, pabellón de Singapur, con 177.536 TPM, 289 metros de eslora y cargado con 160.000 toneladas de mineral de hierro, de las cuales, según el plan previsto, 83.300 toneladas serían descargadas en el puerto de El Musel y el resto en el puerto de Hamburgo, Alemania.

El Cape Baltic llegó al puerto de El Musel y ante la falta de sitio para descargar parte de la carga en el muelle de la EBHI, el buque permaneció fondeado en espera de atraque. En esas fechas un fuerte temporal azotaba las costas del Cantábrico en general y asturiana en particular.

En la madrugada del lunes 28 de enero el Cape Baltic informó que tenía problemas debido al fuerte temporal, en concreto un fallo del ancla de fondeo lo que producía que el buque garrease. La fuerza de la mar causaba el desplazamiento que, junto con el calado del mismo, traía como consecuencia que el casco del barco golpease contra el fondo marino dando como resultado unas grietas que afectaban a sus tanques de lastre y al *peak* de proa.

Este hecho nos trae a la mente el accidente ocurrido hace 27 años, concretamente en enero de 1986, por el *bulk-carrier* Castillo de Salas que, estando fondeado con 100.000 toneladas de carbón procedente de Norfolk, tuvo el mismo problema: garreó el ancla y quedó varado a menos de una milla del cerro Santa Catalina. El posterior accidente originó una grave contaminación. En el Cape Baltic, las grietas en el casco provocaron la entrada de agua en los tanques de lastre. La cantidad de lastre añadido fue de unas 3.000 toneladas, lo que sumado a las 160.000 toneladas de carga, provocó un aumento del calado de proa superior a los 18 metros que el barco tenía cuando llegó a Gijón.

Plan de rescate

Una vez conocido el percance del Cape Baltic, la Capitanía Marítima de Gijón activó los correspondientes planes de emergencia a fin de evitar una catástrofe de grandes dimensiones. El aumento del calado junto con el mal estado de la mar, implicaba que meter el barco en el puerto fuese una operación de una gran complejidad y no exenta de gran riesgo.

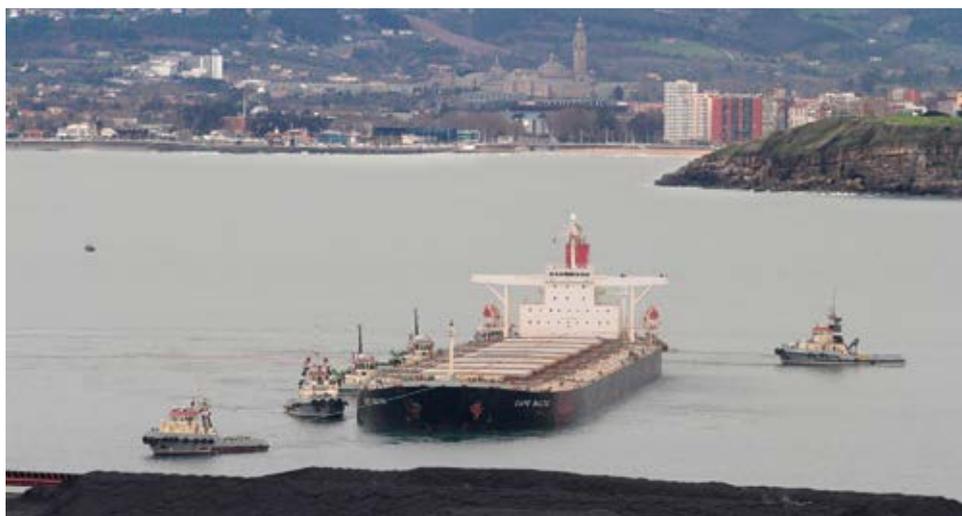
Hay que resaltar y destacar que el plan de rescate contó en todo momento con el apoyo de la Autoridad Portuaria de Gijón aportando seis remolcadores de Remolcadores Gijoneses con 18 tripulantes a bordo, así como la labor de los prácticos del puerto de El Musel.

Una vez valorado el estado del buque así como de la mar, el 29 de enero, y después de día y medio, el capitán marítimo de Gijón decidió poner en marcha los planes de rescate para meter el Cape Baltic en el puerto.

Dado que el calado del barco sobrepasaba los 18 metros en la proa, se decidió que éste fuera llevado al nuevo muelle Norte —que tiene un calado superior al muelle de la EHBI—. Una vez atracado sería examinado, se taparían las grietas, se deslastraría el barco y posteriormente sería llevado al muelle de la EBHI para proceder a la descarga de la totalidad de las 160.000 toneladas de mineral de hierro.

Maniobra de atraque

Para la maniobra de aproximación y entrada al puerto, el capitán marítimo exigió el apoyo de cinco remolcadores del puerto y dos prácticos. Dado el estado de la mar con olas de 5 y 6 metros, los remolcadores hicieron un trabajo vital con unos riesgos enormes dirigidos en todo momento por los dos prácticos a bordo del Cape Baltic. La maniobra terminó felizmente con el buque atracado. Por momentos la proa del *bulk-carrier* llegó a estar casi totalmente dentro del agua, quedando su hélice fuera de la misma, lo que dificultó aún más la maniobra de atraque. Una vez atracado se hizo una valoración de las grietas del casco, observándose que tenía cuatro en la zona de proa. Una vez reparadas de forma provisional y deslastrada el agua de los tanques, el Cape Baltic fue llevado al muelle de la EHBI para proceder a la descarga de la totalidad de las 160.000 toneladas de mineral de hierro para posteriormente ser conducido a un dique seco y proceder así a su total reparación.



Rescate de los 11 tripulantes del pesquero Costero Segundo que estaba semihundido a 23 millas al SE de Cartagena

FEBRERO

6

La embarcación de Salvamento Marítimo Salvamar Mimosa rescató el 6 de febrero por la mañana a los 11 tripulantes del palangrero Costero Segundo, con puerto base en Algeciras, que se hallaban en dos balsas salvavidas a 23 millas al SE de Cartagena. Los naufragos procedieron al abandono del Costero Segundo debido a una vía de agua.



Remoque al buque granelero Yong Tong

FEBRERO

22

El buque de carga Yong Tong, de 225 metros de eslora y 32 de manga, procedía de Gibraltar y se dirigía —en lastre, es decir, sin carga— al puerto de Nueva Orleans, (USA).

A las 12.40 horas el Yong Tong comunicó al Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo (CCS) en Tarifa que estaba parado y a la deriva, debido a una avería, y necesitaba la asistencia urgente de un remolcador, pues derivaba a 4 nudos hacia la costa.

De inmediato, desde el CCS se movilizó a los medios de Salvamento Marítimo: el Luz de Mar, así como el helicóptero Helimer 206, el buque María Zambrano y la Salvamar Alkaid.

Asimismo, se le fueron dando instrucciones al buque para que realizara una maniobra adecuada de fondeo y, de esta forma, controlar la deriva, lo que podía conllevar, por la trayectoria que estaba registrando, una inminente y violenta encalladura, con el consiguiente peligro para las

vidas y para el medio ambiente. La maniobra de fondeo fue exitosa, consiguiéndose parar el barco que, al estar en lastre, ofrecía una gran superficie expuesta al fuerte viento, que lo arrastraba con facilidad hacia las rocas. El Luz de Mar, con el Yong Tong ya fondeado, hizo firme el remolque y comenzó a tirar del barco hasta Algeciras, adonde llegó por la tarde.

Como ya apuntamos, el barco viajaba en lastre, aunque acababa de tomar combustible en el puerto de Gibraltar, por lo que una encalladura en el Estrecho, con más de 1.300 toneladas de fuel oil a bordo, podría haber resultado fatal.

A su llegada al dique exento de Isla Verde Exterior, tres inspectores de la Capitanía Marítima de Algeciras comprobaron que el buque denotaba una falta prolongada de mantenimiento del sistema de propulsión. De hecho, detectaron que cinco culatas del motor principal perdían agua dulce para su refrigeración, lo que ocasionó la avería y posterior deriva frente a la Isla de Tarifa.

Esta deficiencia grave así como otras detectadas motivaron la detención del buque y la imposición de 42.000 euros de garantía para hacer frente a los gastos del remolque y posibles sanciones al buque chino.



Evacuación médica de un tripulante de un motovelero a 53 millas al SE de Tarragona

ABRIL

1

El CCS ubicado en Tarragona realizó la evacuación médica de un tripulante del motovelero Sa Mar, que había sufrido un golpe y tenía hemorragia interna, cuando se hallaba a unas 53 millas al SE de Tarragona.

Siguiendo indicaciones del Centro Radiomédico ubicado en Madrid, Salvamento Marítimo movilizó el helicóptero Helimer 204 que realizó la evacuación a las 5.40 horas y aterrizó con el hombre herido en la base del helicóptero en Reus. Desde allí una ambulancia lo trasladó al hospital de Reus para recibir las atenciones médicas necesarias.



ABRIL
11

Rescate de los 3 tripulantes del velero británico Emma a 115 millas al norte de A Coruña

El Centro de Salvamento Marítimo ubicado en Fisterra coordinó durante la mañana del 11 de abril el rescate de los 3 tripulantes del velero británico Emma que solicitaron evacuación a 115 millas al norte de A Coruña. El helicóptero Pesca II, de la Xunta de Galicia, rescató a las 3 personas, de nacionalidad británica, y las trasladó en buen estado de salud a Celeiro.

Salvamento Marítimo tuvo constancia de la emergencia a las 10.20 hora local cuando recibió una alerta. Tras realizar las correspondientes averiguaciones, se determinó que se trataba del velero Emma, con 3 tripulantes a bordo, que se hallaba a 90 millas al norte de A Coruña, en zona SAR (búsqueda y rescate) británica. El propio Centro de Falmouth solicitó a Salvamento Marítimo de España la coordinación de la emergencia.

El Centro de Salvamento Marítimo de Fisterra movilizó el avión Sasemar 102, con base en Santiago, y el helicóptero Pesca II, con base en Celeiro. El avión Sasemar 102 avistó el velero a las 11.45 horas y estableció contacto con los 3 tripulantes, que solicitaron evacuación ya que el velero tenía un fallo mecánico, avería en el timón y no podían gobernarlo. Las condiciones meteorológicas en la zona eran adversas. El avión Sasemar 102 permaneció en la zona de la emergencia controlando el velero Emma hasta que los tres tripulantes fueron rescatados por el Pesca II.

Asimismo, el portacontenedor MSC Vega permaneció al costado del velero para colaborar en la evacuación dando socaire al rescatador del Pesca II hasta que rescató a los 3 tripulantes del Emma.



ABRIL
26

Extinción de un incendio del buque Celtic Carrier a 24 millas de Trafalgar

El buque de bandera británica Celtic Carrier informó a Salvamento Marítimo de que tenían fuego a bordo. Inmediatamente se movilizó la Salvamar Atria, el buque Luz de Mar y se contactó con el buque de la Armada Malaspina, que se encontraba a 5 millas del buque siniestrado. Se alertó también a otros buques que se encontraban en la zona, aunque su ayuda no fue finalmente necesaria.

El buque Malaspina, tras llegar al lugar envió un equipo contraincendios al Celtic Carrier compuesto por 12 personas, que procedieron a atacar el fuego con sus equipos. Mientras, la Salvamar Atria luchó contra el incendio desde el exterior, inundando los camarotes desde los ojos de buey

mediante el sistema espumógeno facilitado por la Armada. Estas acciones consiguieron extinguir el fuego sin que se produjeran heridos.

El Celtic Carrier atracó finalmente en el puerto de Cádiz para efectuar reparaciones con la ayuda de un remolcador comercial.



Remolque de un cetáceo muerto en Las Palmas

MAYO
9

El buque Volcán del Teide reportó en la mañana del día 9 de mayo el avistamiento de un cetáceo a la deriva 2 millas al norte de la Isleta. Se movilizó la Guardamar Talía que lo remolcó hasta el puerto de Las Palmas donde fue trasladado a un camión gestionado por el Servicio de Medio Ambiente del Gobierno de Canarias, que se hizo cargo del mismo.



Rescate de los dos tripulantes de un catamarán semihundido a 20 millas al este de Vinaroz

MAYO
23

Salvamento Marítimo en Castellón coordinó durante la mañana del día 23 de mayo el rescate de los dos tripulantes españoles de un catamarán semihundido quilla al sol a 20 millas al este de Vinaroz debido a una vía de agua. El helicóptero de Salvamento Marítimo Helimer 201 los izó desde una balsa salvavidas en la que se hallaban y los trasladó al aeropuerto de Manises (Valencia).

Por otra parte, la Salvamar Achernar recuperó la embarcación auxiliar del catamarán, que tenía abarloada a su costado, y dos piraguas.



Rescate de los 4 tripulantes de un pesquero hundido en Punta Carnero

MAYO
30

El Centro de Salvamento Marítimo de Algeciras coordinó a primera hora de la mañana el rescate de los 4 tripulantes del pesquero Jesús y María hundido en las proximidades de Punta Carnero (Algeciras). Los 4 náufragos se hallaban en una roca cuando fueron localizados por la Salvamar Dubhe que procedió a su rescate a las 6.46 horas y los trasladó ilesos al puerto deportivo de El Saladillo.



Rescate del tripulante de un velero hundido a 30 millas de Valencia

JUNIO
12

Salvamento Marítimo en Valencia coordinó el rescate del único tripulante del velero Nato, hundido unas 30 millas náuticas al este de Valencia que había abandonado la embarcación en un bote salvavidas ante el riesgo inminente de hundimiento.

El helicóptero de Salvamento Marítimo Helimer 201 localizó al náufrago, que se encontraba nervioso aunque en buenas condiciones, y lo trasladó al aeropuerto de Manises, donde fue recibido por un familiar sin precisar asistencia médica.



JUNIO
23

Asistencia a un velero varado en la ría de Arousa

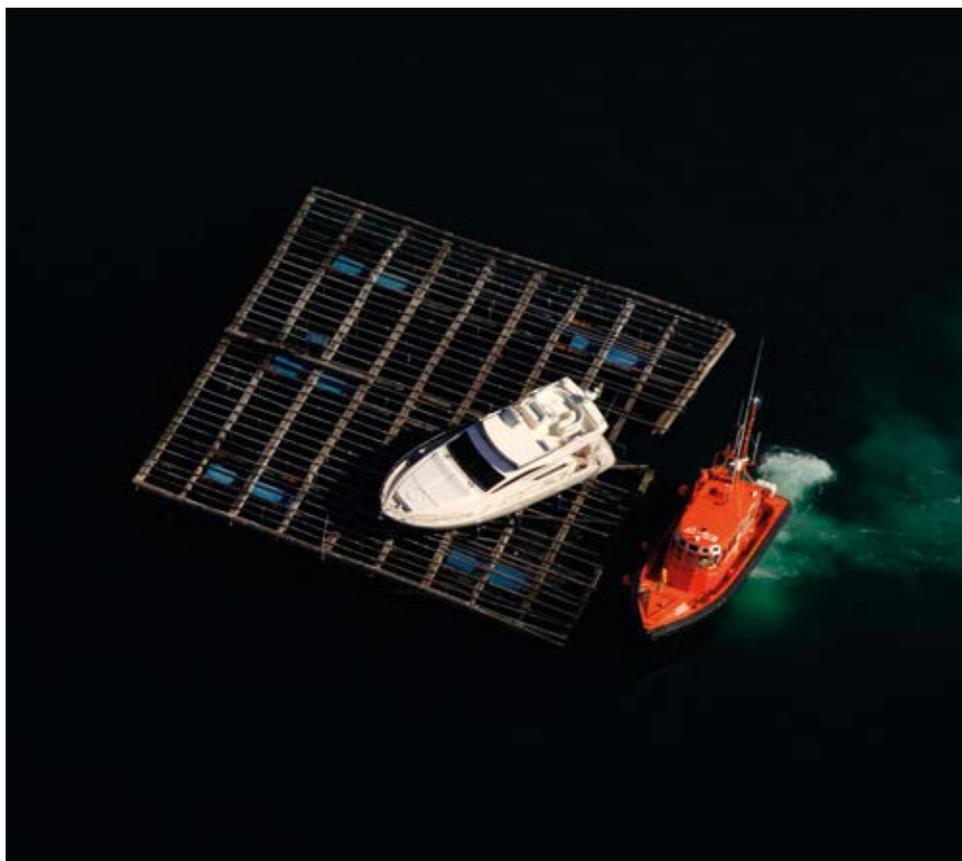
El Centro de Salvamento Marítimo ubicado en Fisterra coordinó la asistencia al velero Peluxo Once, de 17 metros de eslora, que varó a primera hora de la mañana del día 23 de junio en el Xidoiro Areoso (ría de Arousa) con 7 tripulantes a bordo. Con la pleamar, a las 13.40 horas, la LS/Marte consiguió sacar de la varada al Peluxo Once, que navegó con normalidad a puerto sin requerir otro tipo de asistencia.

**AGOSTO**
4

Colisión de una embarcación de recreo con una batea en O Grove

De madrugada una embarcación de recreo colisionó con una batea del polígono C de Meloxo (O Grove) con 10 personas a bordo. La motora quedó posicionada justo encima de la batea tras la colisión.

Nueve de los ocupantes fueron trasladados a Rianxo por la embarcación rápida Salvamar Sargadelos y el otro ocupante, que estaba herido, fue rescatado por el helicóptero Pesca I de la Xunta de Galicia y trasladado hasta el aeropuerto de Peinador en Vigo.



AGOSTO
29

Remolque del pesquero Tomás de Castellano en Torredembarra

El pesquero Tomás de Castellano, con 3 tripulantes a bordo, pidió asistencia a través de VHF debido a un fallo mecánico. Se encontraba en las proximidades de Torredembarra. Se movilizó la embarcación de intervención rápida Salvamar Diphda, que remolcó al pesquero al puerto de Tarragona.



Pesquero El Nene con incendio en la sala de máquinas a 14 millas al sur de Almería con 5 tripulantes a bordo

SEPTIEMBRE

3

A las 7.00 horas el Centro de Salvamento Marítimo ubicado en Almería recibió una llamada del pesquero El Nene que informaba sobre un incendio en la sala de máquinas a 14 millas al sur de Almería con 5 tripulantes a bordo. De inmediato se activó un dispositivo de rescate formado por la embarcación Salvamar Denébola, el helicóptero Helimer 205, una patrullera de la Guardia Civil y embarcaciones próximas al lugar de la emergencia.

El pesquero Mi Afriquita, que se encontraba en la zona, rescató a un tripulante que se hallaba en el mar y una neumática de la Guardia Civil a otros 3 tripulantes que también habían abandonado el pesquero en llamas.

A las 10.38 horas, los marineros del pesquero Mi Afriquita hallaron el cadáver del mecánico de El Nene que permanecía desaparecido. El cuerpo fue recuperado por la embarcación auxiliar de la patrullera de la Guardia Civil Río Miño y trasladado hasta el Muelle de Levante del puerto de Almería.



SEPTIEMBRE

13

Rescate de dos tripulantes de una embarcación de recreo en Gran Canaria

Salvamento Marítimo en Las Palmas coordinó el rescate de los dos tripulantes españoles —un hombre y una mujer— de la embarcación de recreo Blue Comet hundida 22 millas al SE de la Isleta de Gran Canaria.

A las 10.22 hora canaria, Salvamento Marítimo recibió la alerta por parte de la embarcación Blue Comet, de unos 9 metros de eslora, comunicando que tenía una vía de agua.

De inmediato el Centro de Salvamento Marítimo ubicado en Las Palmas movilizó un dispositivo de búsqueda y rescate formado por el helicóptero Helimer 210 y la embarcación Guardamar Talía. Asimismo, emitió avisos a las embarcaciones que se hallaban en las proximidades del lugar de la emergencia.

El Helimer 210 halló a los dos naufragos en un balsa salvavidas localizada a 22 millas al SE de la Isleta de Gran Canaria, procedió a su rescate y los trasladó en buen estado de salud al aeropuerto de Gando.



Rescate de dos tripulantes de una embarcación semihundida a 14 millas del Cabo de las Huertas

SEPTIEMBRE

18

Salvamento Marítimo coordinó por la tarde el rescate de los dos tripulantes de la motora de recreo Racell, de 18 metros de eslora, semihundida a unas 14 millas al sureste del Cabo de las Huertas (Alicante).

A las 15.32 horas, los tripulantes del Racell comunicaron, a través del Canal 16 de VHF, que debido a una vía de agua habían tenido que abandonar su embarcación —motora de 18 metros de eslora— y se encontraban en una balsa salvavidas. La activación de la radiobaliza permitió determinar la posición del naufragio.

Desde el Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo en Valencia se movilizó el helicóptero Helimer 204 y la embarcación de intervención rápida Salvamar Polaris. Asimismo, la patrullera de la Guardia Civil, Río Guadiaro, cercana al lugar, ofreció su colaboración.

La Salvamar Polaris localizó a los naufragos a bordo de la balsa, los rescató ilesos y puso rumbo al puerto de Alicante, donde atracó por la tarde.

Posteriormente, el buque Sar Mesana remolcó a la embarcación Racell hasta Alicante. Allí, la Salvamar Polaris tomó el relevo del remolque y dejó al Racell en el varadero del puerto de Alicante.



SEPTIEMBRE

29

Rescate de un tripulante de una neumática a la deriva en Ibiza

El Helimer 207 rescató el día 30 de septiembre por la tarde a un varón de 81 años que se hallaba a la deriva en una neumática, de 3 metros de eslora, a 22 millas al este de Tagomago y lo trasladó al hospital de Can Mises con síntomas de hipotermia.

Salvamento Marítimo recibió la alerta de su desaparición el día 29 de septiembre por la noche y desde ese momento se activó un dispositivo de búsqueda formado por el Helimer 207, el avión SASEMAR 101, la embarcación Salvamar Markab y el helicóptero Cuco de la Guardia Civil.

La localización del tripulante en la neumática fue compleja al no disponer de medios de comunicación ni señales pirotécnicas.



Rescate de los 2 tripulantes de un yate incendiado en L'Escala

OCTUBRE

14

El yate Siroco, de 15 metros de eslora, se incendió en la tarde del día 14 de octubre en L'Escala y finalmente se hundió. Sus dos tripulantes fueron rescatados por embarcaciones en la zona.

Desde el Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo en Barcelona se movilizó la Salvamar Castor, que tras el hundimiento inspeccionó la zona por si hubiera contaminación o restos peligrosos para la navegación.



Velero Yeti Tercero hundido tras sufrir un incendio en las proximidades del Cabo de Salou

OCTUBRE
14

Salvamento Marítimo en Tarragona coordinó en la tarde del día 14 de octubre la asistencia al velero Yeti Tercero, de 10 metros de eslora, que había sufrido un incendio 0,3 millas al este del Cabo de Salou y sus tripulantes no lo podían sofocar.

Inmediatamente desde el Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo en Tarragona se movilizó la embarcación de intervención rápida Salvamar Diphda con base en Tarragona y el helicóptero Helimer 211, con base en Reus; y se emitió un radio aviso a todos los barcos en la zona.

La embarcación de recreo Migjorn, que se encontraba en las proximidades del Yeti Tercero, fue la primera en acudir, y rescató ilesos a los tres tripulantes del velero incendiado.

Además otras embarcaciones ofrecieron su ayuda, entre ellas el catamarán Ocean Fly y la golondrina Dorimar Dos. La Salvamar Diphda se hizo cargo de la coordinación e intento de extinción del incendio.

Debido a las altas temperaturas alcanzadas en las proximidades del velero —de fibra de vidrio—, también se movilizó la embarcación auxiliar del buque de Salvamento Punta Mayor, para realizar labores de apoyo y trasladar a los naufragos al puerto de Tarragona.

Finalmente, a las 16.50 horas —cuando estaba siendo remolcado por la Salvamar Diphda— el velero se hundió.



Rescate de los 5 tripulantes de un trimarán a remos que intentaban cruzar el Atlántico para batir un récord mundial

NOVIEMBRE
15

El helicóptero de Salvamento Marítimo Helimer 215 rescató en la mañana del día 15 de noviembre a 150 millas (278 km) al SE de Gran Canaria a los 5 tripulantes del trimarán a remos Barracuda, de 12 metros de eslora y bandera británica, que intentaban cruzar el Atlántico desde Canarias al Caribe para batir un récord mundial. Se trataba de dos tripulantes británicos, uno austríaco, un alemán y un español que fueron trasladados al aeropuerto de Tenerife Sur en buen estado de salud. El Barracuda se encontraba a la deriva por la rotura de uno de los patines lo que hacía imposible la navegación y por ese motivo la tripulación solicitó evacuación.



4. Actividad de seguimiento del tráfico marítimo

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

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

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

En España existen varios dispositivos de separación de tráfico:

- En *aguas internacionales*: Fisterra, Banco del Hoyo, Estrecho de Gibraltar y Cabo de Gata.
- En *aguas territoriales*: Cabo de Palos y Cabo de la Nao. Desde el 1 de diciembre de 2006 están en vigor 2 nuevos DST en Canarias: el oriental, entre las islas de Gran Canaria y Fuerteventura, y el occidental, entre las islas de Tenerife y Gran Canaria.

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

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

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
En los DST*	157.893	190.312	190.475	161.624	192.634	154.660	145.739	140.672
En las aproximaciones y alejamientos de puertos	156.472	167.743	175.940	184.294	165.638	165.970	163.418	164.880
Total de buques identificados	314.365	358.055	366.415	345.918	358.157	320.630	309.157	305.552

* DST: Dispositivo de separación de tráfico.

► Buques identificados en los dispositivos de separación de tráfico en los últimos trece años

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	*2010	2011	2012	2013
DST Fisterra	44.331	43.209	43.469	42.538	43.212	41.942	42.136	42.354	40.320	40.530	38.946	36.532	35.687
DST Tarifa	82.136	83.491	88.778	91.009	94.157	96.188	105.954	106.332	104.527	112.943	73.470	70.232	66.810
DST Gata	21.049	20.252	19.067	20.049	15.408	19.755	38.414	37.531	34.547	33.130	35.855	32.823	32.216
DST Canarias Oriental**	—	—	—	—	—	—	864	1.065	1.894	2.656	3.161	3.088	2.888
DST Canarias Occidental**	—	—	—	—	—	—	2.944	3.193	3.006	3.375	3.227	3.062	3.064

* 1 de diciembre de 2010 comenzó a funcionar Tánger Med.

** Los DST de Canarias Oriental y Canarias Occidental comenzaron a operar en diciembre de 2006.

5. Servicios efectuados por las unidades aéreas y marítimas en 2013

MEDIOS MARÍTIMOS

BUQUES	Servicios	Horas navegación
Alonso de Chaves	58	196,87
Clara Campoamor	92	593,97
Don Inda	66	335,53
Luz de Mar	208	823,65
María de Maeztu	41	381,03
María Pita	67	211,55
María Zambrano	57	311,50
Marta Mata	96	447,42
M. de Cervantes	58	211,73
Punta Mayor	65	326,73
Punta Salinas	57	214,20

BUQUES	Servicios	Horas navegación
Sar Gavia	69	235,67
Sar Mastelero	59	421,30
Sar Mesana	86	388,08
Total	1.079	5.099,23

GUARDAMARES	Servicios	Horas navegación
G. Caliope	138	481,62
G. Concepción Arenal	88	364,03
G. Polimnia	107	541,93
G. Talía	119	564,35
Total	452	1.951,93

SALVAMARES	Servicios	Horas navegación
S. Achernar	113	259,53
S. Acrux	188	492,70
S. Adhara	44	97,63
S. Al Nair	108	302,10
S. Alborán	141	374,27
S. Alcor	31	96,45
S. Alcyone	122	351,55
S. Aldebarán	84	238,98
S. Algenib	93	203,43
S. Alioth	76	159,03
S. Alkaid	244	565,32
S. Alnilam	80	165,85
S. Alnitak	111	287,48
S. Alonso Sánchez	107	191,95
S. Alphard	66	143,45
S. Alphecca	73	158,33
S. Alpheratz	69	157,80
S. Altair	77	207,37
S. Antares	68	231,72
S. Atria	117	319,05
S. Canopus	88	191,45

SALVAMARES	Servicios	Horas navegación
S. Capella	71	167,02
S. Castor	162	279,90
S. Deneb	119	291,30
S. Denebola	184	418,02
S. Diphda	171	330,02
S. Dubhe	250	703,50
S. El Puntal	62	213,30
S. Gadir	128	504,48
S. Hamal	106	262,43
S. Illes Pitiuses	82	182,22
S. Levante	113	185,97
S. Markab	143	341,32
S. Menkalinan	106	224,12
S. Mimosa	141	273,58
S. Mintaka	151	331,28
S. Mirach	159	291,23
S. Mirfak	126	398,25
S. Mizar	66	192,42
S. Monte Gorbea	90	199,20
S. Nunki	125	279,45
S. Orión	90	303,85

SALVAMARES	Servicios	Horas navegación
S. Polaris	93	232,07
S. Pollux	166	341,02
S. Regulus	87	192,05
S. Rigel	148	274,55
S. Sabik	95	193,93
S. Saiph	116	335,80
S. Sant Carles	46	98,95



SALVAMARES	Servicios	Horas navegación
S. Sargadelos	99	213,27
S. Shaula	95	246,35
S. Sirius	118	234,38
S. Suhail	129	338,50
S. Tenerife	83	182,12
S. Vega	111	341,12
Total	6.131	14.792,41



MEDIOS AÉREOS

AVIÓN SAR/LCC		
Base	Servicios	Horas
Ajaccio	3	5,33
Base Aérea de Gando	30	95,00
Inst. mantenimiento	1	4,00
Las Palmas	166	545,64
Málaga	55	163,41
Palma de Mallorca	10	28,84
Santiago de Compostela	205	561,67
Toulon	1	1,17
Valencia	185	554,41
Total	656	1.959,48

HELICÓPTERO DE SALVAMENTO		
Base	Servicios	Horas
A Coruña	318	552,03
Almería	322	587,91
Barcelona	1	2,25
Base Aérea de Gando	48	71,25

HELICÓPTERO DE SALVAMENTO		
Base	Servicios	Horas
Bilbao	1	2,42
Cee	133	232,37
Elche (Alicante)	1	3,50
Empuriabrava	10	16,25
Girona	4	9,42
Gijón	283	499,02
Jerez de la Frontera	360	636,14
Las Palmas	259	467,77
Palma de Mallorca	57	102,36
Reus	317	547,14
Sabadell	2	4,17
Santander	179	305,43
Son Sant Joan (Palma de Mallorca)	113	201,39
Tenerife Sur	276	488,48
Valencia	287	578,09
Total	2.971	5.308,06

Protección del medioambiente marino

Una de las herramientas clave para la lucha contra la contaminación desarrollada por Salvamento Marítimo es el programa de vigilancia aérea que se realiza con aviones y satélites.

Una estrategia gracias a la cual se viene observando una tendencia descendente en las detecciones de contaminación de buques, gracias al efecto disuasorio de las misiones de patrullaje.

Para cumplir con este objetivo de detección, prevención y disuasión se han establecido distintas áreas de vigilancia: dos en la zona del Atlántico y el Cantábrico, seis en el Mediterráneo y cinco en Canarias.

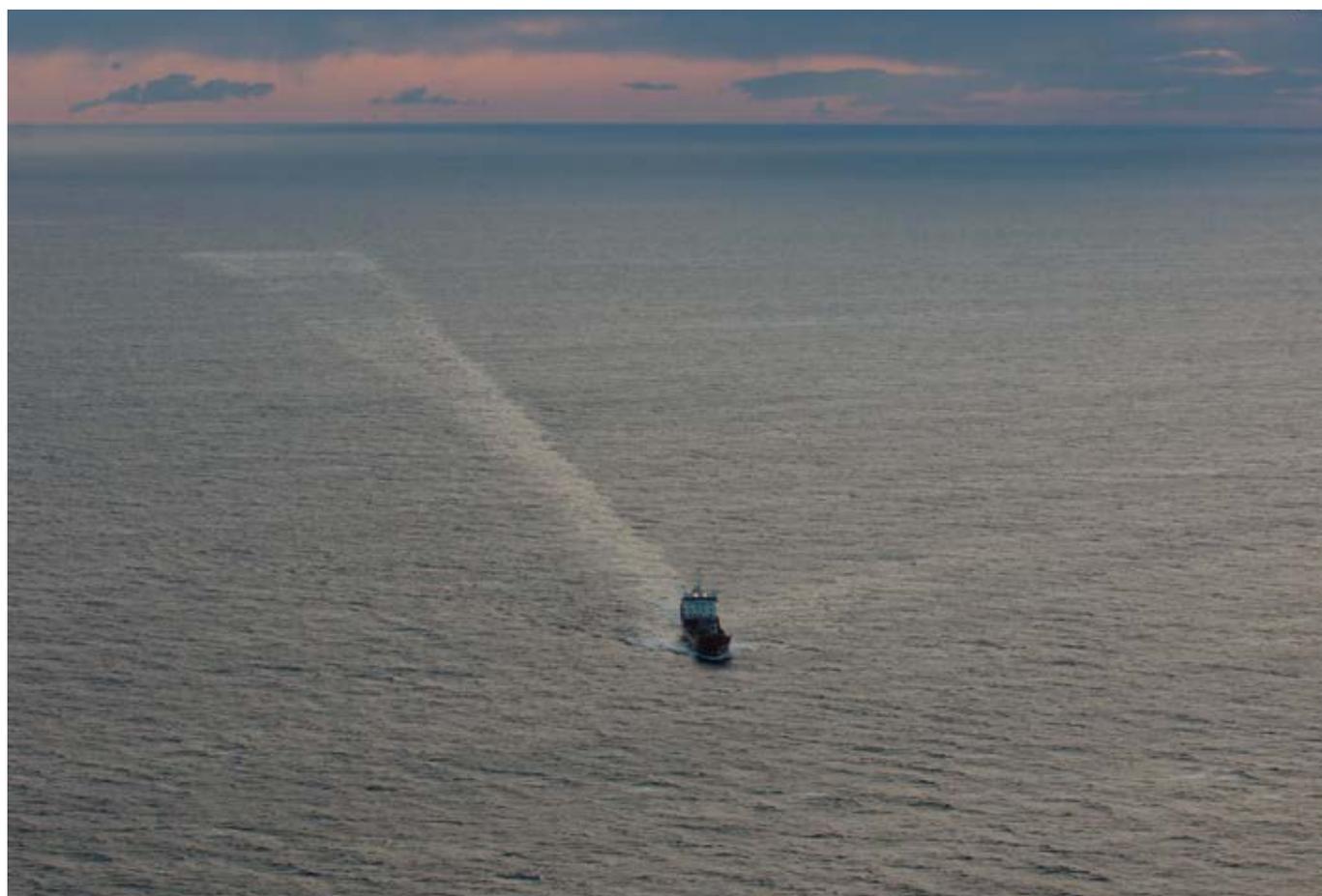
Cada una de ellas puede ser barrida en cuatro horas de vuelo por parte de los aviones, que siguen el mayor número de estelas en cada salida.

En 2013 los aviones realizaron un total de **1.483 horas de vuelo** mientras que los satélites efectuaron **457 fotografías**.

► Resultados de vigilancia 2013

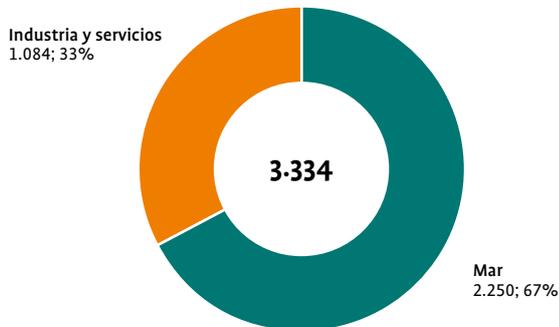
	Superficie vigilada (en km ²)	Barcos vigilados	Detección de descargas sobre el mar	In fraganti
Vigilancia aérea	14.190.000	27.430	122	25
Vigilancia satelital	55.754.000*	38.845*	144	2
Total	69.944.000	66.275	266	27

* Valores estimados usando 85 barcos vigilados y 122,000 km² por imagen satelital.

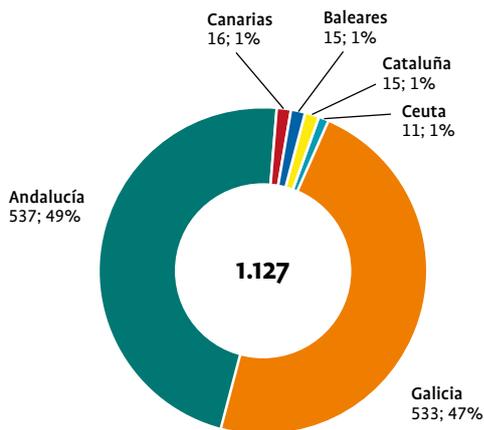


6. Actividad del Centro Jovellanos

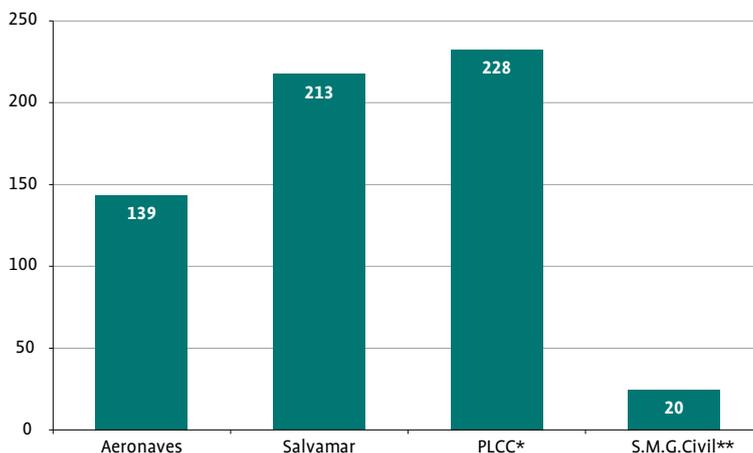
► Participación por sectores (Mar e Industria y servicios). Año 2013



► Asistencia a cursos impartidos por unidades móviles por CC.AA.



► Asistentes por colectivos específicos. Año 2013



* Prevención y lucha contra la contaminación. ** Servicio Marítimo de la Guardia Civil.

Desde su inauguración en mayo de 1993 hasta el día de hoy, el número de alumnos que han pasado por las aulas del Centro Jovellanos se acerca a los 89.000. Y en concreto, durante el año 2013, se impartió formación a un total de **3.334** estudiantes a través de **324 cursos** desarrollados tanto en el Centro como fuera de él, por medio de unidades móviles desplazadas a distintas localidades costeras españolas, y también con el método a distancia en su campus virtual.

Dado que el Centro gestiona un plan de formación en materia de seguridad y medio ambiente, enmarcado en el Programa Operativo Plurirregional de Adaptabilidad y Empleo, cofinanciado junto con la Unión Europea, es importante destacar que de estos alumnos, 1.446 han participado en cursos subvencionados.

Otra característica del Centro es que, además de la formación presencial en las propias instalaciones, cuenta con unidades móviles desplazadas a distintos territorios, sobre todo del litoral español, así como con un campus virtual.

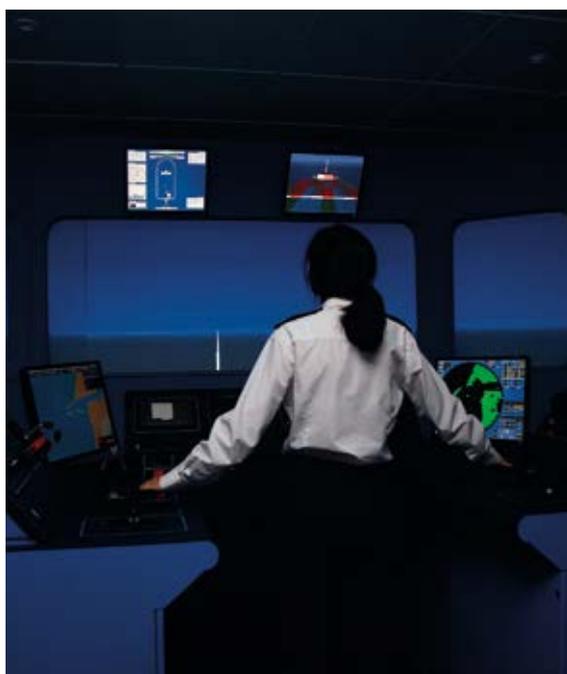
También se debe destacar la formación específica que se ha ofrecido a determinados colectivos como son: entidades y empresas vinculadas al Salvamento Marítimo, la empresa AENA encargada de la seguridad en aeropuertos y aeronaves, los especialistas en buceo y aguas contaminadas, la lucha contra la contaminación u otros colectivos de especial interés para la seguridad.



► Prevención y lucha contra la contaminación (Orden FOM 555/2005)

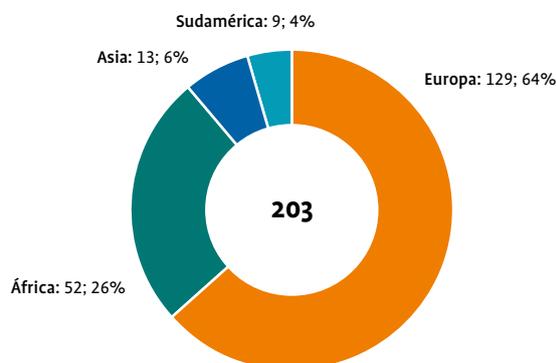


Año	Básico	Avanzado	S. Dirección	Total
2005	239	—	—	239
2006	955	32	44	1.031
2007	578	54	126	758
2008	230	25	24	279
2009	144	28	26	198
2010	267	31	34	332
2011	256	40	20	316
2012	124	57	16	197
2013	185	28	15	228
Total	2.978	295	305	3.578



El prestigio y el reconocimiento internacional del Centro Jovellanos se demuestra con la asistencia, año tras año, de alumnos procedentes de otros países. En concreto, durante el año 2013 los usuarios procedentes de otros países ascendieron a 203.

► Participación de alumnos procedentes de otros países



Eventos celebrados en el Centro Jovellanos:



- En el mes de abril de 2013, Seminario Paris MOU de formación para inspectores MOU, Jornadas de Puertas Abiertas con motivo del 20 Aniversario de SASEMAR, con vistas de grupos al Centro.
- II Encuentro de Prevención de Riesgos Laborales, patrocinado por la compañía eléctrica EDP.
- Realización de las pruebas de selección de rescatadores para la bolsa de trabajo de INAER.
- Impartición de diversos cursos homologados con organismos internacionales como los de Maritime Resources Management homologados por la Swedish Club Academy dirigidos a prácticos. Cursos de Operador VTS e Instructor IALA para la Formación en el Empleo homologados por IALA (Asociación Internacional de Ayudas a la Navegación Marítima).
- Mención especial merecen los cursos de GNL que comenzaron a impartirse este año, siendo el Centro Jovellanos pionero y único en Europa, tanto en la instalación como en este tipo de formación.

7.

Campana de Seguridad en la Náutica de Recreo

El *microsite* realizado en 2012 dirigido a la náutica de recreo continúa activo a lo largo de todo el año en la web de Salvamento Marítimo, e incluye la siguiente información:

- Once miniguías con los consejos básicos de seguridad en cada una de las actividades náuticas que se desarrollan en nuestra costa.
- Versión descargable de las guías: «Consejos prácticos de seguridad en las actividades náuticas» y «Guía para la náutica de recreo».
- Posibilidad de consulta de los radioavisos de seguridad del Sistema Mundial de Socorro a través de la página web de Salvamento Marítimo. Esto supone

que los navegantes de recreo, que no están obligados a llevar equipos Navtex para la recepción de los radioavisos, disponen a través de Internet, de la misma información de seguridad que puede tener un gran buque.

Por otra parte, para la divulgación de los consejos de seguridad se realiza a lo largo de todo el año en la red social Twitter.

Otras acciones realizadas en 2013

Puesta en marcha de la página de Facebook de Salvamento Marítimo

Con la utilización de esta red social se pretende dar a conocer la labor de Salvamento Marítimo no sólo a los medios de comunicación, sino a la sociedad en general, mediante fotografías y vídeos de emergencias, ejercicios de entrenamiento, consejos de seguridad a los usuarios de embarcaciones, etc. Con esta herramienta se produce una interacción directa con los usuarios que solicitan información sobre emergencias, o cómo trabajar en Salvamento Marítimo, y también realizan comentarios sobre la información volcada en la página. A finales de 2013 Salvamento Marítimo contaba con cerca de 6.000 seguidores.

Otras redes Sociales

Se ha continuado manteniendo y potenciando la presencia activa de Salvamento Marítimo en las redes sociales —Twitter, Youtube y Flickr—, con el objetivo de incrementar el conocimiento de su actividad en la sociedad.

A finales de 2013 la cuenta @salvamentogob en Twitter ya contaba con más de 14.000 seguidores.

8.

Mantenimiento del sistema de gestión de calidad: Certificación ISO 9001

La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima cuenta con un Sistema de Gestión de la Calidad conforme a los requisitos de la norma UNE-EN ISO 9001:2008. Dicho sistema fue implantado en el año 2007 para reforzar y mejorar el funcionamiento de la organización, consolidando los procesos de gestión interna, y para orientar la organización a los usuarios, reforzando los canales de comunicación e información.

En el 2013 Salvamento Marítimo renovó por segunda vez su certificado ISO 9001 a través de la auditoría externa realizada en el mes de diciembre por la entidad AENOR. La renovación de este certificado, que tiene un período de vigencia de tres años, y se revisa anualmente, recoge en su alcance todos los servicios prestados: de búsqueda, rescate y salvamento marítimo, de prevención y lucha contra la contaminación del medio marino, de seguimiento y ayuda al tráfico marítimo, de seguridad marítima y de la navegación, de remolque y asisten-

cia a buques, así como la de aquellos complementarios de los anteriores.

La integración de Remolmar en la organización durante el 2013 supuso un hito en el sistema de calidad, puesto que el alcance del mismo se amplió para incluir la flota marítima.

Durante el año se revisó en profundidad el sistema de documentación interna, incluyéndose nuevas ediciones de procedimientos relativos a la prestación del servicio.

Con esta renovación se pone de manifiesto el compromiso de Salvamento Marítimo con la mejora continua y la confianza de los usuarios.

9.

Organización de actos externos

Salvamento Marítimo difunde su imagen mediante la organización de actos, ya sea de manera independiente o en colaboración con Marina Mercante o el Ministerio de Fomento.

Puede tratarse de presentaciones, inauguraciones, participación en ferias o jornadas de formación. Para la organización de los actos, el área de relaciones con los medios de comunicación se responsabiliza de: elaborar la convocatoria a los medios, la nota de prensa para su

difusión una vez concluido el acto, los discursos (si procede) y los documentos de información complementaria para atender las posibles demandas de información de los medios durante los actos. En ocasiones, el personal del departamento se desplaza al lugar de celebración del acto.

También se gestionan las invitaciones a autoridades, listados de asistentes, equipamientos técnicos e infraestructura física necesaria en los distintos eventos.

En el año 2013 se llevaron a cabo los siguientes actos:

15 de enero de 2013. Cartagena

Visita de efectivos de la Armada a la BEC Cartagena

Una dotación de la Armada visitó las instalaciones de la Base Estratégica de Lucha Contra la Contaminación de Cartagena, acompañada por el capitán marítimo y el Jefe del Centro de Coordinación de Salvamento de Cartagena, así como de los técnicos de operaciones especiales de la Base.

Enmarcada dentro de las actividades de colaboración entre el Centro de Buceo de la Armada y Salvamento Marítimo, la visita sirvió, además, para visitar el complejo de buceo en saturación adquirido por Salvamento Marítimo, la maqueta de simulación de pecios de que se dispone para realizar prácticas de salvamento y rescate, e incluso iniciar el planteamiento del ejercicio MARSEC-13.

Del 24 de enero hasta el 15 de mayo. Santander

Exposición sobre Salvamento Marítimo en el Museo del Cantábrico

En la inauguración de la Exposición se contó con la presencia del delegado de Gobierno en Cantabria, el consejero de Educación, Cultura y Deporte y el director de Salvamento Marítimo. El objetivo de la exposición no era otro que el de acercar a la ciudadanía el trabajo desempeñado por Salvamento Marítimo en las costas españolas, difundir la cultura de protección del medio marino y la seguridad en el mar, así como mostrar los medios e infraestructuras con los que se cuentan en este ámbito.

31 de enero 2013. Madrid

Visita de la ministra de Fomento al stand del Ministerio de Fomento en FITUR

La ministra visitó el stand del Ministerio de Fomento en Fitur, en el que la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima estuvo presente colaborando con la cesión de maquetas representativas de los medios de la Sociedad, material divulgativo y contando con la asistencia del director de la Sociedad y del rescatador perteneciente a Salvamento Marítimo que formó parte de la campaña institucional del Ministerio de Fomento en este año 2013.

3 de abril 2013. Madrid

Visita de la defensora del pueblo a los servicios centrales de Salvamento Marítimo

La defensora del pueblo, Soledad Becerril, acompañada por el director de Salvamento Marítimo recorrió los Servicios Centrales de Salvamento Marítimo y visitó el Centro Nacional de Coordinación de Salvamento CNCS Madrid.

21 de abril de 2013. Valencia

Ejercicio de Salvamento Marítimo en Valencia VLC Boat Show

Dentro de los actos programados con motivo de la celebración de la VLC Boat Show de Valencia, Salvamento Marítimo participó realizando un ejercicio de evacuación mediante helicóptero, así como unas jornadas de puertas abiertas en la Salvamar Pollux y la Guardamar Polimnia.

Del 2 al 5 de mayo de 2013. Las Palmas

Celebración del 20 aniversario de Salvamento Marítimo en Las Palmas

Con motivo de los veinte años de existencia de la Sociedad de Salvamento Marítimo se celebraron entre los días 2 y 5 de mayo en Las Palmas unas jornadas de puertas abiertas de sus medios aéreos y marítimos junto con una exposición sobre la labor de esta Sociedad y su historia, exposición ubicada dentro de la Estación Marítima del Puerto de Las Palmas. Los medios que pudieron ser visitados fueron: el buque polivalente de salvamento Miguel de Cervantes, la Guardamar Talía, la Salvamar Nunki y el helicóptero Helimer 210. Para la Inauguración de dicha exposición se contó con la presencia del director de Salvamento Marítimo.

Del 13 al 16 de mayo de 2013. Alicante

Ejercicio MARSEC-13 (Armada-Salvamento Marítimo)

En este ejercicio se produjo el supuesto accidente de una avioneta con tres tripulantes a bordo que caía al mar en aguas de Torre de la Horadada (Alicante). El buque Clara Campoamor y unidades de la Armada se dirigieron a la zona para la localización y recuperación de la tripulación y restos sumergidos. Los buceadores de Salvamento Marítimo de la base de Cartagena realizaron inmersiones con la campana húmeda de buceo —que permite descender hasta los 90 m de profundidad—.

Del 24 al 26 de junio de 2013. Palma de Mallorca

Ejercicio OSCARMED 2013

Organizado por el REMPEC, organismo dependiente de la OMI, el ejercicio de vigilancia de contaminación marina OSCARMED 2013 fue coordinado operativamente por Salvamento Marítimo. En él participaron medios aéreos de 5 países (Francia, Italia, Marruecos, Argelia y España) siendo la primera vez que se desarrollaba una operación internacional para la lucha contra la contaminación de estas características en España, teniendo como objetivo principal la mejora de la cooperación internacional en estos temas de los países ribereños del Mediterráneo.

26 de julio de 2013. Vigo

Ejercicio de lucha contra la contaminación (Salvamento Marítimo-EMSA)

La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima y la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA) realizaron este ejercicio de lucha contra la contaminación marina en la ría de Vigo. El objetivo del simulacro fue reforzar y consolidar los procedimientos de solicitud de apoyo y la cooperación operativa entre Salvamento Marítimo y el sistema de respuesta de lucha contra la contaminación (LCC) desarrollado por la EMSA.

La Xunta de Galicia también colaboró y participó en el ejercicio facilitando la buena consecución del mismo.

21 de septiembre de 2013. Port Balís/Mataró

Ejercicio de salvamento conjunto de Salvamento Marítimo y ANAVRE

Como antesala a la celebración del Salón Náutico de Barcelona en su 52ª Edición, Salvamento Marítimo y la Asociación de Navegantes de Recreo, en colaboración con el Club Náutico Port Balís, realizaron un ejercicio de salvamento consistente en la búsqueda de una balsa salvavidas y un hombre al agua, así como una práctica de rescate con el helicóptero de Salvamento Marítimo. El *debriefing* (análisis) del ejercicio se realizó el 28 de septiembre en plena celebración del Salón Náutico.

Del 26 al 30 de septiembre. Barcelona

52.ª Edición del Salón Náutico Internacional de Barcelona 2013

En esta edición la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima participó con un *stand* conjunto con la Dirección General de la Marina Mercante y Puertos del Estado. También se celebraron jornadas de puertas abiertas de la embarcación de salvamento Guardamar Polimnia.

Durante estos días se contó con las visitas del director de Salvamento Marítimo, Juan Luis Pedrosa y del director general de la Marina Mercante, Rafael Rodríguez Valero, así como de la ministra de Fomento, Ana Pastor, que anunció

nuevas medidas para dinamizar la náutica deportiva. Las autoridades también visitaron a la tripulación de la Guardamar Polimnia, atracada en la zona de exposición flotante del Salón Náutico.

El día 28 de septiembre la Sociedad de Salvamento Marítimo, Puertos del Estado y ANAVRE llevaron a cabo el *debriefing* del ejercicio realizado el 21 de septiembre en Port Balís.

Del 7 al 10 de octubre. Canal de Bonifacio

Ejercicio RAMOGEPOL 2013

El ejercicio internacional de salvamento y lucha contra la contaminación se desarrolló entre el 7 y 10 de octubre enmarcado dentro del acuerdo RAMOGEPOL —un plan de lucha contra la contaminación en el Mediterráneo—.

Las operaciones se centraron en el Canal de Bonifacio, entre Cerdeña y Córcega; y participaron España, Mónaco, Francia, Italia y la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA).

Por parte de España intervinieron el buque Clara Campoamor y el avión CASA C-235.

Durante el ejercicio el director de Salvamento Marítimo, el director de Operaciones y el jefe del CCS de Valencia se reunieron en Toulon con el prefecto marítimo del Mediterráneo para llevar a cabo un cambio de impresiones sobre la realización del ejercicio y tratar otros aspectos relacionados con el ámbito marítimo.



2 de diciembre 2013. Madrid

Reunión del director de Salvamento Marítimo con una delegación de Indonesia

Una delegación de la Junta Coordinadora de Seguridad Marítima de Indonesia (BAKORKAMLA, siglas en indonesio) se reunió el 2 de diciembre en los Servicios Centrales de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima con el director de Salvamento Marítimo, Juan Luis Pedrosa, y el director de Operaciones, Joaquín Maceiras, para conocer el trabajo que desempeña Salvamento Marítimo en España.

Relación de Centros de Coordinación de Salvamento Marítimo



Centro Nacional de Coordinación de Salvamento

Fruela, 3
28011 Madrid

Tel.: 917 559 133
Fax: 915 261 440



Centro de Coordinación de Salvamento de Vigo

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

Tel.: 986 222 230 / 986 228 874
Fax: 986 228 957



Centro de Coordinación de Salvamento de Fisterra

Monte Enxa
Apdo. 22
15971 Porto do Son (A Coruña)

Tel.: 981 767 500 / 981 767 320
Fax: 981 767 740



Centro de Coordinación de Salvamento de A Coruña

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

Tel.: 981 209 541 / 981 209 548
Fax: 981 209 518



Centro de Coordinación de Salvamento de Gijón

Torre de El Musel
33290 El Musel (Gijón)

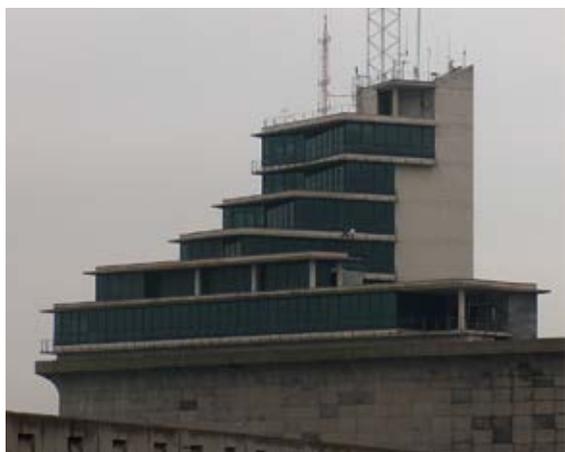
Tel.: 985 300 4 75 (Administración)
985 326 050 / 985 326 373
Fax: 985 322 081 (Administración)
985 320 908



Centro de Coordinación de Salvamento de Santander

Edificio Sede de la Autoridad Portuaria, 3ª planta
Muelle de Maliaño, s/n
Puerto de Santander
Apdo. 799
39080 Santander

Tel.: 942 213 060 / 942 213 030
Fax: 942 213 638



Centro de Coordinación de Salvamento de Bilbao

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

Tel.: 944 839 411 / 944 839 286
Fax: 944 839 161



Centro de Coordinación de Salvamento de Barcelona

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

Tel.: 932 234 759 / 932 234 748 / 932 234 733
Fax: 932 234 613



Centro de Coordinación de Salvamento de **Tarragona**

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

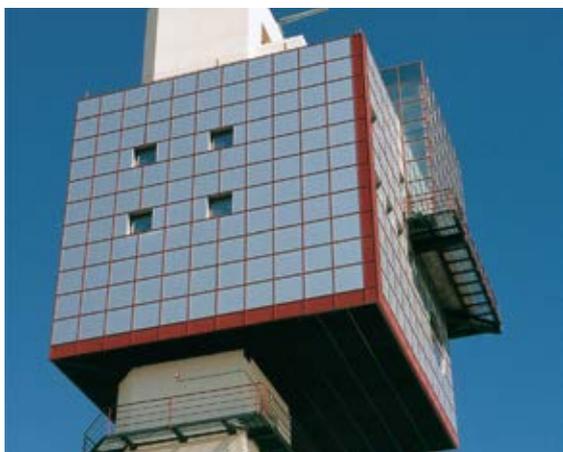
Tel.: 977 216 203 / 977 216 215
Fax: 977 216 209



Centro de Coordinación de Salvamento de **Castellón**

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

Tel.: 964 737 202 / 964 737 187
Fax: 964 737 105



Centro de Coordinación de Salvamento de **Valencia**

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

Tel.: 963 679 302 / 963 679 204
Fax: 963 679 403



Centro de Coordinación de Salvamento de **Palma**

Avda. Gabriel Roca, 38. A 1º
07014 Palma de Mallorca

Tel.: 971 724 562
Fax: 971 728 352



Centro de Coordinación de Salvamento de **Cartagena**

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

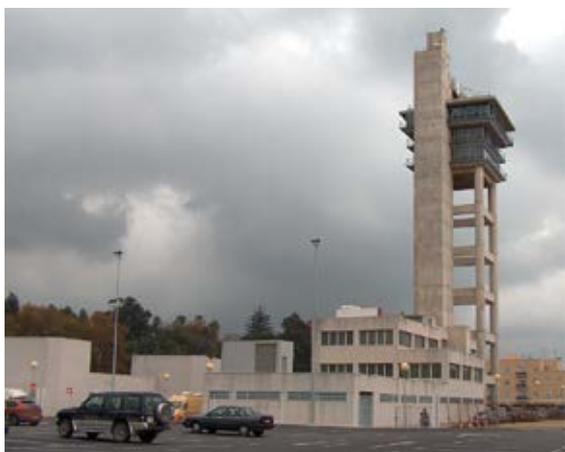
Tel.: 968 505 366 / 968 529 594 / 968 529 817
Fax: 968 529 748



Centro de Coordinación de Salvamento de **Almería**

Muelle Levante, s/n - planta 12ª
04071 Almería

Tel.: 950 275 477
Fax: 950 270 402



Centro de Coordinación de Salvamento de **Algeciras**

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

Tel.: 956 580 035
Fax: 956 585 402



Centro de Coordinación de Salvamento de **Tarifa**

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

Tel.: 956 684 740 / 956 684 757
Fax: 956 680 606



Centro de Coordinación de Salvamento de **Cádiz**

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

Tel.: 956 214 253
Fax: 956 226 091



Centro de Coordinación de Salvamento de **Huelva**

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

Tel.: 959 243 000 / 959 243 061
Fax: 959 242 103



Centro de Coordinación de Salvamento de **Las Palmas**

Edificio Autoridad Portuaria, 4ª planta
Explanada Tomás Quevedo, s/n
35008 Las Palmas de Gran Canaria

Tel.: 928 467 757 / 928 467 955
Fax: 928 467 760



Centro de Coordinación de Salvamento de **Tenerife**

Torre de Salvamento Marítimo
Vía Auxiliar Paso Alto, 4 - 9ª planta
38001 Santa Cruz de Tenerife

Tel.: 922 597 551 / 922 597 552
Fax: 922 597 331



Centro de Seguridad Marítima Integral (CESEMI) Jovellanos

33393 Veranes (Gijón)

Tel.: 985 159 800

Fax: 985 167 704

www.centrojovellanos.com

Relación de bases estratégicas de lucha contra la contaminación

Base Estratégica de Lucha contra la Contaminación (BEC) Santander

Mariano Lastra, 8, 2-A
Polígono Industrial Nueva Montaña Quijano
39011 Santander (Cantabria)
Tel.: 942 353 184
Fax: 942 353 185

Base Estratégica de Lucha contra la Contaminación (BEC) Sevilla

Polígono Industrial Carretera de la Isla
Termas, 3
41700 Dos Hermanas (Sevilla)

Base Estratégica de Lucha contra la Contaminación (BEC) Castellón

Polígono Belcaire. Parcela 709-A
12600 La Vall d'Uixó
(Castellón)

Base Estratégica de Lucha contra la Contaminación (BEC) Coruña

C/ Lastre. Parcelas J1, J2, J3
Polígono Vilar do Colo
15500 Fene (A Coruña)
Tel.: 981 346 091
Fax: 981 349 092

Base Estratégica de Lucha contra la Contaminación (BEC) Tenerife

Vía Transversal 2 de Los Llanos, s/n
Dársena de Los Llanos. Pto. de Tenerife
38003 Santa Cruz de Tenerife

Base Estratégica de Lucha contra la Contaminación (BEC) Cartagena

Carretera de Madrid, km 436
30319 Santa Ana
Cartagena (Murcia)
Fax: 968 161 625



**Salvamento
Marítimo**

Emergencias Marítimas

Canal 16 VHF

Teléfonos 24 h: 900 202 202

Emergencias 112



**Salvamento
Marítimo**

Emergencias Marítimas

Canal 16 VHF

Teléfonos 24 h: 900 202 202

Emergencias 112

www.salvamentomaritimo.es