

SALVAMOS PERSONAS. PROTEGEMOS LA MAR

INFORME ANUAL 2019

SALVAMENTO MARÍTIMO



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA



Salvamento Marítimo



La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, Salvamento Marítimo, pone a su disposición un Servicio de Emergencias durante las 24 horas, los 365 días del año, para atender las emergencias en la mar.

Para comunicar cualquier emergencia, póngase en contacto con Salvamento Marítimo: **900 202 202 / 112 / Canal 16 VHF**

Direcciones corporativas de contacto:

Página web: www.salvamentomaritimo.es
Correo electrónico: atencionalciudadano@sasemar.es

Edición: **Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima**
Redacción y documentación: **Secretaría Técnica de Salvamento Marítimo**
Fotografías: **Archivo de Salvamento Marítimo** y cedidas por colaboradores
Diseño y maquetación: **Addicta**

Fotografía de portada: Eduardo Quintela.

SALVAMOS PERSONAS. PROTEGEMOS LA MAR

INFORME ANUAL 2019

SALVAMENTO MARÍTIMO

Fotografia: Anthony Pecchi.





**DESDE 1993
JUNTO A TI,
EN LA MAR**

ÍNDICE 2019

CONTINUAMOS TRABAJANDO POR TU SEGURIDAD EN LA MAR Y POR UNOS MARES LIMPIOS

1

SALVAMENTO MARÍTIMO
2019 EN 2 MINUTOS
Pág. **10**

2

MISIÓN, VALORES
Y ÁREA DE RESPONSABILIDAD
Pág. **14**

3

ACTIVIDAD **2019**
Pág. **20**

Rescatamos a personas en peligro en la mar | **20**
Trabajamos por unos mares limpios | **48**
Vigilamos el tráfico marítimo | **54**
Mejoramos nuestros medios | **56**
Trabajamos para garantizar una buena coordinación
con otros organismos | **58**
Dialogamos con nuestro entorno | **62**
Contribuimos a alcanzar los Objetivos de Desarrollo
Sostenible | **66**
Priorizamos la seguridad de nuestros trabajadores | **68**
Nos formamos para dar una mejor respuesta | **70**
Formamos a gente extraordinaria | **74**
Apostamos por la innovación como motor de mejora | **78**
Comprometidos con la transparencia, planificación
y el buen gobierno | **80**
Contamos con la satisfacción de los usuarios
y la ciudadanía | **82**

4

SALVAMENTO MARÍTIMO HOY
Pág. **86**

Más de 1.300 profesionales | **86**
Centros de Coordinación de Salvamento (CCS) | **88**
Unidades marítimas y aéreas | **88**
Bases estratégicas de salvamento y lucha contra
la contaminación marina | **96**
Centro de Seguridad Marítima Integral "Jovellanos" | **98**
Información económica | **100**

1

**SALVAMENTO
MARÍTIMO 2019
EN 2 MINUTOS**

Fotografía: Eduardo Quintela.



1 | Salvamento Marítimo 2019 en 2 minutos

Actividad

44.847

Personas asistidas

+200 Mill. km²

de superficie marítima vigilada

4.982

Embarcaciones asistidas

315.896

Buques controlados

Centro Jovellanos

2.894

Alumnos formados

327

Cursos formativos

Recursos 24 h / 365 días al año

1.387

Profesionales

11

Bases de helicópteros

73

Unidades marítimas

3

Aviones

20

Centros de coordinación

6

Bases logísticas y 2 bases subacuáticas

Enero

Febrero

Marzo

Abril

Mayo

Junio

HECHOS DESTACADOS

- **Aprobación del Plan Anual de Actuación 2019**
- **Se incorpora la realidad virtual** en el centro de formación de Jovellanos.
- **Se reducen las emisiones en puerto de los buques** de salvamento en un 24% respecto a 2011.
- **Vuelos con drones de EMSA en Huelva.** Por primera vez, un dron de la EMSA (European Maritime Safety Agency – Agencia Europea de Seguridad Marítima) voló para Salvamento Marítimo. El objetivo de los vuelos es control de contaminación, búsqueda y rescate.
- **Nueva web de Salvamento Marítimo.** Una página más atractiva, vistosa y útil para todos: salvamentomaritimo.es
- **Emergencia del Grande América.** Incendio y hundimiento en zona SAR francesa. Salvamento Marítimo colaboró en la lucha contra la contaminación.
- **Innovación en Salvamento.** Amplia respuesta en la consulta preliminar al mercado del proyecto de innovación Isar.
- **Salvamento Marítimo recibe un premio de Canal Sur en Andalucía.**
- **José Luis García Lena, nuevo director de Salvamento Marítimo.**
- **Puesta en marcha del canal de atención al ciudadano.** En 2019 se han atendido en total más de 280 solicitudes de información.
- **Intercambio de profesionales con Finlandia.** Estas colaboraciones se enmarcan dentro del proyecto ECGFA NET III para desarrollar la cooperación de formación entre las organizaciones de las guardias costeras europeas.
- **Germán Erostarbe nombrado nuevo director de operaciones de Salvamento Marítimo.**
- **Operaciones del Grande Europa en Baleares.**
- **Operación de rescate de una adolescente a bordo de un kayak que fue arrastrado por el viento.** Coordinada por el Centro de A Coruña, la intervención del Helimer 401 y la Salvamar Betelgeuse permitió salvar la vida de la joven.
- **Emergencia del velero Loa Zour en Galicia.** Salvamento Marítimo salvó a sus 5 tripulantes en medio de un fuerte temporal.
- **Emergencia de La Chica Rápida.** Un velero en apuros que tuvo que abandonar la regata de la Ruta de la Sal y recibió la asistencia de Salvamento Marítimo. Más de 2.000 embarcaciones de recreo son atendidas de media cada año.
- **Participación en el Salón Náutico Internacional de Sevilla.**



- Aprobado el convenio colectivo del personal de tierra.
- Salvamento Marítimo en 1ª posición en el ranking de transparencia de los organismos públicos de la AGE con una puntuación del 79% (79 de 100 indicadores publicados), por delante de otros 90 organismos.
- Publicación en el BOE de la carta de servicios de Salvamento Marítimo.
- Un ferry encalla en Denia con 393 pasajeros, 21 tripulantes y 70 vehículos a bordo. Salvamento Marítimo con la embarcación Salvarmar Diphda, así como la Guardia Civil y la Policía Local, evacuaron a todos los pasajeros.
- Éxito en la operación de limpieza en Cala Calitrona tras la varada de una embarcación del SVA.
- Campaña con TVE (Clan TV) para concienciar a los niños con vídeos durante el verano habiendo llegado a más de 250.000 menores.
- Proyecto de un nuevo buque para Salvamento Marítimo.
- Puesta en marcha del INNO-Buzón que recoge propuestas de innovación a nivel interno para la mejora del servicio.
- Participación en el Salón Náutico de Barcelona.
- Reunión de jefes de Centro en Madrid.
- Premio solidario ONCE Andalucía para Salvamento Marítimo.
- Concluyen las labores de reflotamiento del Cazaminas Turia de la Armada.
- Conferencia ministerial sobre seguridad de pesqueros en Torremolinos.
- Adhesión de España al Acuerdo de BONN.
- Premio anual de la asociación de Periodistas Náuticos recogido por el director general de la Marina Mercante, Benito Núñez Quintanilla.
- Ejercicio del Plan Golfo de León en Francia.
- Ejercicio POLEX 2019 de lucha contra la contaminación marina.
- Remolcado un pesquero a punto de embarrancar en Cedeira.
- Premio "Save the Children" para Salvamento Marítimo recogido por el director de Salvamento Marítimo, José Luis García.
- Radio Algeciras premia la labor de Salvamento Marítimo.
- Entrega de los Premios de Salvamento Marítimo ODS14 (3ª edición).
- Entregada la nueva Salvarmar Gienah.
- Renovado el Plan Golfo de Vizcaya.
- Participación de Salvamento Marítimo en la COP 25.
- Firmado un nuevo convenio entre Sasemar y Cruz Roja Española.
- Mercante Blue Star. 18 días fueron necesarios para desencallar el buque de las rocas de Ares. No hubo pérdidas humanas ni se produjo contaminación.

2

**MISIÓN, VALORES
Y ÁREA DE
RESPONSABILIDAD**



Fotografía: David Méndez.

2 | Misión, valores y área de **responsabilidad**

La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, Salvamento Marítimo, es una Entidad Pública Empresarial adscrita al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana 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

La misión de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima está específicamente establecida en el artículo 268 del Real Decreto Legislativo, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos y de la Marina Mercante, que fija como objeto de la sociedad la prestación de servicios de:

- **Salvamento de la vida humana en la mar**
- **Prevención y lucha contra la contaminación del medio marino**
- **Prestación de los servicios de seguimiento y ayuda al tráfico marítimo**
- **Remolque y asistencia a buques**
- **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.**

SERVICIOS PRESTADOS

Nuestra misión se concreta en los siguientes servicios:

- **Atención y respuesta 24h/365 días**
- **Coordinación de emergencias marítimas.**
- **Asistencia y rescate de personas en peligro en la mar.**
- **Evacuaciones médicas en la mar.**
- **Vigilancia aérea y satelitaria de nuestros mares en materia de medio ambiente.**
- **Respuesta ante episodios de contaminación.**
- **Operaciones subacuáticas: extracción de combustible, reflotamientos, etc.**
- **Remolques y asistencias a buques.**
- **Retirada de objetos peligrosos para la navegación .**
- **Operación del Sistema Mundial de Socorro.**
- **Seguimiento de tráfico marítimo en los Dispositivos de Separación del Tráfico en las zonas de Finisterre, Estrecho de Gibraltar, Cabo de Gata y Canarias Oriental y Canarias Occidental (Otros en Cabo de Nao y Cabo de Palos).**
- **Gestión del tráfico marítimo en puertos concertados.**
- **Emisión de radioavisos a navegantes.**
- **Difusión de boletines meteorológicos.**
- **Formación en seguridad a los profesionales del mar.**
- **Ensayos certificados de elementos de seguridad.**
- **Asistencia técnica a la ejecución de obras de infraestructura portuaria, proyectos medioambientales relacionados con la contaminación marina, la supervivencia en la mar y nuevas tecnologías.**
- **Difusión de información en materia de seguridad para los usuarios de la mar.**
- **Información sobre la actividad prestada por Salvamento y Seguridad Marítima.**

Valores

Para realizar esta misión, los miembros de Salvamento Marítimo disponen de un conjunto de fundamentos básicos, compartidos y realmente aplicados por todos, que orientan, desde su generalidad, el quehacer diario de cada uno de ellos. Los valores que Salvamento Marítimo como organización ha asumido, tras su aprobación por el Consejo de Administración en 2016, y que deben servir como guía de comportamiento para todos los empleados, directivos y administradores son los siguientes:

- **Protección de la vida humana en la mar.**
- **Protección del medio ambiente.**
- **Racionalidad y eficiencia en la gestión de los recursos públicos.**
- **Transparencia en la actividad pública, derecho de acceso a la información y buen gobierno.**
- **Excelencia en el trabajo realizado.**
- **Seguridad en el desempeño de la actividad.**
- **Honestidad y profesionalidad, actuando siempre de acuerdo a la legalidad y la justicia.**
- **Las personas como papel activo de la Sociedad.**



ÁREA DE RESPONSABILIDAD EN 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 superficie total se subdivide a su vez en 4 zonas: Atlántico, Estrecho, Mediterráneo y Canarias. Salvamento Marítimo mantiene estrechas relaciones de cooperación y coordinación con los servicios de salvamento de países vecinos.

EL MAR ES NUESTRO MUNDO
Y **AUXILIARTE** NUESTRO
OFICIO Y VOCACIÓN



Medios de rescate en 2020

20 

Centros de Coordinación de Salvamento

6 

Bases estratégicas

4 

Buques polivalentes y lucha contra la contaminación marina. 56-80m de eslora

10 

Remolcadores de salvamento 40-63m de eslora

4 

Guardamares 32m de eslora

55 

Salvamares 15-21m de eslora

3 

Bases de aviones CN 235-300

11 

Bases de helicópteros 9 AW139 y 2 EC 225





Medios a 1 de septiembre de 2020

3

**ACTIVIDAD
2019**



Fotografía: Hugo Ramos.

3 | Actividad 2019

Rescatamos a personas en peligro en la mar

En el año 2019, Salvamento Marítimo coordinó el rescate, asistencia o búsqueda de 44.847 personas, o lo que es lo mismo, 123 personas en peligro en la mar cada día. Personas asistidas en diversos tipos de emergencias: incendios, explosiones, hundimientos, varadas, caídas al agua desde tierra, etc.

Cada año, la distribución mensual del número de personas asistidas presenta una marcada estacionalidad centrada en los meses de verano por el aumento de la náutica de recreo. En 2019, las emergencias han seguido este patrón habitual añadiendo un aumento de actividad en el mes de enero derivado de la asistencia a embarcaciones precarias y en diciembre por la asistencia a un crucero con más de 4.000 personas a bordo.

En el año 2019, cabe destacar que los accidentes mortales se han reducido a la mitad de la media de años anteriores.

LOS PROFESIONALES DE SALVAMENTO MARÍTIMO DEDICAMOS NUESTRAS VIDAS A **SALVAR LA VIDA DE LOS DEMÁS**

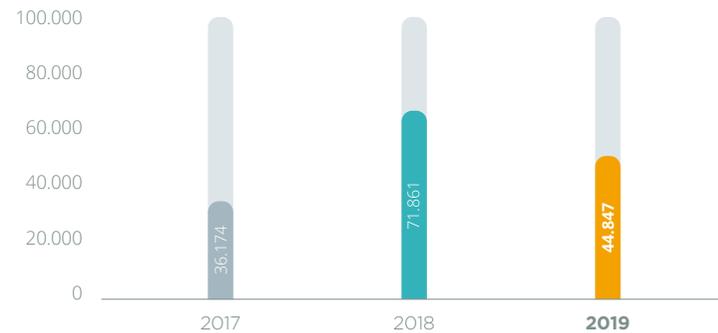
PERSONAS ATENDIDAS
ACUMULADO ANUAL

44.847

▼ 17% respecto a la media 2017-2018

PERSONAS /
DÍA

123



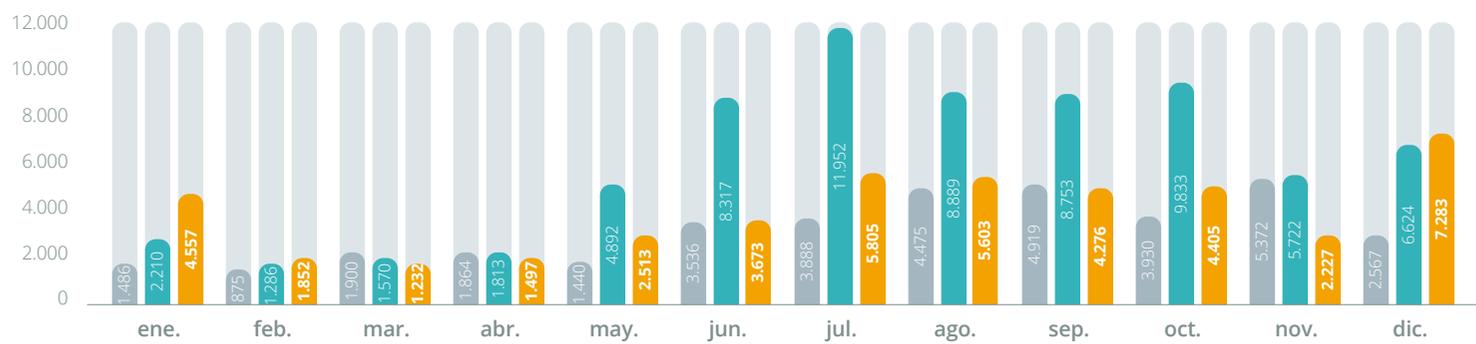
TENDENCIAS PERSONAS ATENDIDAS





PERSONAS ATENDIDAS **POR MESES**

■ 2017 ■ 2018 ■ 2019



CADA AÑO **RESCATAMOS**
A MILES DE PERSONAS
EN PELIGRO EN LA
MAR. ESTAMOS ALERTA
PARA AUXILIARTE

Accidentes mortales en sector marítimo

Mercantes, pesqueros y embarcaciones de recreo

Accidente: Abordaje, escora, colisión, hundimiento, incendio, explosión, vía de agua, vuelco, varada, hombre al agua

8

Accidentes mortales

▼ 50% respecto a la media 2017-2018

19

Fallecidos en accidentes

▼ 7% respecto a la media 2017-2018

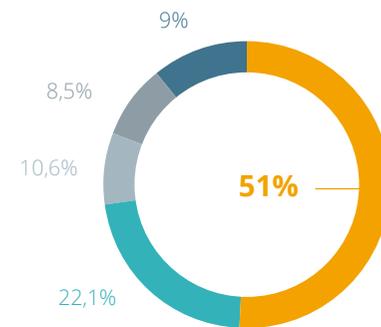
EMBARCACIONES ASISTIDAS

4.982

▼ **7%** respecto a la media 2017-2018

Recreo 2.541 ▲ 4%	Emb. precarias asistidas 1.101 ▼ 38%	Mercantes 394 ▼ 2%	Pesqueros 425 ▼ 9%
---------------------------------------	--	--	--

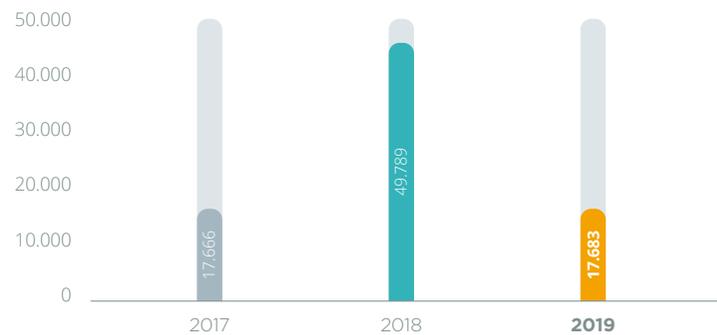
- Recreo
- Emb. precarias asistidas
- Mercantes
- Pesqueros
- Otros



INMIGRACIÓN IRREGULAR
Rescatados por Salvamento Marítimo

17.683

▼ **64%** respecto a la media 2017-2018



Emergencias destacadas de 2019

10 MARZO 2019 | Buque Grande América: incendio y hundimiento en zona SAR francesa

En la noche del 10 de marzo de 2019 el Centro Nacional de Salvamento fue alertado por la autoridad SAR francesa del incendio declarado a bordo del buque Grande América, un Ro/Ro de 214 metros de eslora, con 2000 vehículos y 27 tripulantes a bordo. El buque se encontraba en el Golfo de Vizcaya, a unas 140 millas náuticas al norte de la costa española. El fuego se extendía rápidamente y la tripulación no podía combatirlo con los medios de que disponía a bordo, por lo que el capitán daba la orden de abandono de buque y los 27 tripulantes eran rescatados por un buque de guerra británico en la mañana del día 11.

El buque terminó hundiéndose sin remedio el 12 de marzo por la tarde a 4600 metros de profundidad y a unas 180 millas al oeste de Punta Penmarc'h, con 15000 t de carga a bordo, de las cuales 860 t eran mercancías peligrosas, y 2400 t de combustible (2200 t de fuel) y 70 t de aceites.

La primera mancha la detectó un avión de reconocimiento francés el 13 de marzo por la tarde. Al día siguiente, Francia activó el Plan Golfo de Vizcaya, plan de colaboración entre Francia y España en materia SAR y de contaminación en la zona del Atlántico, y formalizó la solicitud de colaboración de España con medios anticontaminación.

Salvamento Marítimo puso a disposición de las autoridades francesas los medios necesarios para hacer frente a la emergencia. En la Base Estratégica de Salvamento y Lucha Contra la Contaminación Marina de A Coruña comenzaban los preparativos para transportar el material anti-contaminación necesario a bordo del buque Alonso de Chaves y eran movilizados además los buques Don Inda, Luz de Mar y María de Maeztu, para colaborar en las labores de limpieza y contención de la contaminación. La aeronave Sasemar 103 también participó en los vuelos de reconocimiento. Los controladores de los Centros de Bilbao, Gijón y Santander coordinaron el despliegue de los medios marítimos.

Finalmente el 2 de abril, Francia solicitaba la desactivación del Plan, dando por finalizada la colaboración de medios españoles, y nuestras unidades pudieron retirarse a base.



Evangeline Díaz, Subjefa del Centro Nacional de Coordinación de Salvamento (CNCS) en Madrid.

"Tras el hundimiento, y una vez las personas habían sido rescatadas, nuestra única preocupación era que se produjera un vertido de combustible que pudiera llegar hasta nuestras costas. Aunque el buque se había hundido en zona francesa, el mar no conoce fronteras y las corrientes se mueven a su antojo. Todos teníamos en mente otras desgracias similares que acabaron con el fuel impregnando nuestras costas.

Desde el Centro Nacional nos pusimos inmediatamente en marcha, coordinándonos con las autoridades francesas y la Dirección General de Marina Mercante, que es la autoridad competente en materia de contaminación en España.

Afortunadamente, a medida que transcurrían los días, pudimos comprobar que las manchas de fuel que se iban detectando no eran de gran magnitud y que tampoco se acercaban a nuestras aguas, por lo que tuvimos claro que lo peor había pasado y podíamos empezar a respirar tranquilos.

Se trataba de realizar un seguimiento exhaustivo de la evolución de la mancha, para asegurarnos de que su deriva no alcanzaría nuestra costa. En coordinación con Francia, se programaban vuelos diarios de las unidades aéreas de ambos países, emitiendo informes POLREP (informes de localización y características de las manchas detectadas), que se remitían diariamente a la Dirección General de la Marina Mercante. Con la información recogida por las unidades aéreas, se realizaban cálculos estimativos de dónde era más probable que las manchas se encontraran al día siguiente. Así, podíamos adelantarnos

a los acontecimientos, en caso de que esas estimaciones nos dijeran que nuestra costa corría peligro.

Al mismo tiempo, nuestros medios marítimos trabajaban en las tareas de recogida del fuel, junto con los medios que había aportado Francia y los solicitados a la Agencia Europea de Seguridad Marítima. Las condiciones meteorológicas en la zona eran adversas, y las labores de recogida se hacían muy complicadas, a pesar de lo cual nuestras unidades jugaron un papel fundamental en la contención y limpieza del combustible.

La emergencia fue coordinada en todo momento por Francia, pero sirvió para poner en relieve las capacidades de Salvamento Marítimo ante una emergencia de estas características, con medios adecuados y personal capacitado, tanto desde nuestros medios aéreos y marítimos, como desde los Centros de Coordinación."





18 ABRIL 2019 | La chica rápida

Más de 2.000 embarcaciones de recreo son atendidas de media cada año por Salvamento Marítimo. Cada una con su historia. La chica rápida es una de ellas.

Esta “chica” era una de las 185 embarcaciones que, el 18 de abril, participaban en la 32 edición de la Ruta de la Sal; la regata que anualmente surca el Mediterráneo desde Port Ginesta (Barcelona), Denia o Palma; con rumbo a Sant Antoni de Portmany, en Ibiza.

Un velero de 14,5 metros de eslora, modelo First 47.7, que, y sin ánimo de hacer “spoiler”, acabó siendo remolcado por la Salvamar Polaris, de Salvamento Marítimo.

La Chica Rápida salió de Port Ginesta, con 7 tripulantes a bordo. Durante las primeras horas de navegación todo iba bien, tan bien que estaban en el grupo de cabeza de la regata. Pero cuando llevaban navegadas unas cinco horas y media, comenzaron los problemas...

Y como si bien es rápida, nuestra “chica” no puede hablar; quien le presta la voz es Santiago Pérez Verdeguer, uno de sus tripulantes –concretamente el caña, que en las regatas es quien lleva la rueda del timón la mayor parte del tiempo de su guardia-. Una voz pausada y serena, capaz de transmitir a la vez entusiasmo, y amor por esta “chica” y por la mar.

“Yo llevaba la rueda en aquel momento y noté que hacía unos movimientos un poco bruscos”, recuerda Santiago.

Efectivamente, al cabo de unos minutos, al sortear una ola, la rueda “se volvió loca” y se quedaron sin timón. Intentaron seguir con el piloto automático pero el barco estaba fuera de control.

Este barcelonés de 66 años lleva 40 navegando, primero con vela ligera y después en regatas de crucero. **“Empecé en patín catalán un tipo de embarcación en la que aprendes muchísimo, porque es un barco sin timones y diriges el barco con tu cuerpo: es muy físico”.**

El resto de la tripulación también era experimentada; no obstante las condiciones meteorológicas eran adversas –vientos de 40 a 50 nudos y olas de hasta 5 metros– y todo lo que se podía complicar se complicó, de manera que, cuando estaban a unas 32 millas de Port

Ginesta, decidieron que lo más sensato era abandonar la regata: **“Hablé con la organización y les dije que nos retirábamos, que íbamos a dar la vuelta y procuraríamos volver con nuestros propios medios a Castelldefels”.**

Sin embargo en la travesía de vuelta la situación fue haciéndose cada vez más complicada. Navegando a motor el piloto automático comenzó a saltar a standby cada 5 minutos. **“Aquello era impracticable. En aquel momento la tripulación ya estaba bastante nerviosa, algunos se encontraban muy mareados”,** explica Santiago.

Además, y para complicar más las cosas, los dispositivos electrónicos de localización que llevaba el velero se habían estropeado por el golpe de una ola.

De manera que, ante la amenaza de pasar una noche a la deriva en medio del temporal (mar gruesa y vientos de fuerza 8), decidieron llamar a Salvamento Marítimo.

Podría parecer que Santiago tuvo una premonición, porque al poco de zarpar, y cuando todavía no habían tenido ningún incidente, le iba comentando a Salvatore, su amigo y armador del velero: **“en España somos afortunados por contar con uno de los mejores servicios de Salvamento Marítimo, no ya de Europa, sino del mundo”.** Y vaya si se lo pudo demostrar...

“La respuesta (desde el CCS Tarragona) a nuestra llamada de auxilio –a través del Canal 16 de VHF– fue muy profesional y tranquilizadora, en breve nos comunicaron que la Salvamar Polaris (con base en Vilanova) venía en nuestro rescate, y en poco más de dos horas la teníamos junto a nosotros realizando la maniobra de toma de remolque”, recuerda el regatista.

Al día siguiente averiguarían qué es lo que le había pasado exactamente a su barco: ruptura de los guardines del timón.

El Libro del Patrón de Embarcaciones de Recreo explica: **“Los guardines son el juego de cables que transmiten el giro de la rueda al timón”.** Sin esa pequeña pieza que conecta las partes, el mecanismo no funciona. Y al igual que para el gobierno de un barco es fundamental esa conexión entre piezas, también lo es en el operativo que se pone en marcha para dar respuesta a una emergencia.

Y esa conexión se entiende tanto en sentido material, a través de las comunicaciones por radio, teléfono; etc como personal, en el sentido de la confianza y coordinación entre los integrantes

de la cadena humana que es Salvamento Marítimo. Porque los problemas no se resuelven con una sola persona, hacen falta equipos unidos.

Los controladores que estaban de guardia aquella tarde en el Centro de Coordinación de Tarragona respondieron esa llamada de socorro y, sin perder ni un minuto, movilizaron a la Salvamar Polaris. Aunque su figura no sea visible como la de las tripulaciones de los barcos y helicópteros, los controladores juegan un papel fundamental en la respuesta a las emergencias: reciben la información, la evalúan, planifican y movilizan medios. Todo contra reloj.

Porque si la “chica” de nuestra historia es rápida, más han de serlo nuestros controladores y marineros. El patrón de la Salvamar Polaris, Alexandre Pérez Ferret, lo sabe por experiencia: **“Una de las principales preocupaciones mías era encontrarlos lo antes posible”**. Aquel día trabajaban junto a él en la Salvamar, Ismael Tena, marinero, y Asier Villasante, mecánico.



Como siempre que reciben un aviso desde el CCS, en 15 minutos ya estaban con los motores arrancados y desde el instante en que salieron del puerto, los miembros de la tripulación iban pensando la estrategia que emplearían una vez que localizasen el barco. **“Siempre hay que tener pensada una segunda opción, un plan B por si algo va mal. En esas situaciones la rapidez es muy importante”** explica Álex.

En este sentido también es importante la labor de los controladores que son quienes mantienen comunicación directa con la embarcación que tiene problemas e intentan recabar el máximo de información para transmitírsela a las unidades, en este caso, la tripulación de la Polaris. Las conexiones –o quizás deberíamos llamarlos los guardines invisibles– entre CCS y Salvamar funcionaron a la perfección.

Estamos seguros de que para cada persona que se ha visto en apuros en la mar y ha recibido la ayuda de Salvamento Marítimo, la experiencia es difícil de olvidar. También lo es para los rescatadores.

“No hay dos rescates iguales”, reflexiona el patrón. Álex es de Vilanova i la Geltrú, de la misma localidad donde tiene la base la Salvamar. Aunque de vocación algo tardía, es un apasionado de la mar y de la acción que acompaña a su profesión. **“Poder ayudar, ser un servicio público es lo que más me gusta”**. Poco a poco la conversación con él se convierte en una “Masterclass” de cómo hacer un remolque. Escuchándole, hace que parezca fácil, pero aquella operación no lo fue: **“Estábamos en pleno temporal de Levante. Llegamos a su posición y lo primero que haces es valorar cómo estamos situados y hacia dónde navegaba el velero y cuál era la mejor forma de lanzarles el tren de remolque. Intentas hacerlo lo más cerca posible, pero sin hacer que peligré ni su tripulación ni la nuestra”**.

EL VELERO DABA MUCHOS BANDAZOS, LOS TRIPULANTES ESTABAN SENTADOS EN CUBIERTA, SI NO HABRÍA SIDO IMPOSIBLE QUE AGUANTASEN EL EQUILIBRIO EN MEDIO DE TANTO MOVIMIENTO

El velero daba muchos bandazos, los tripulantes estaban sentados en cubierta, si no habría sido imposible que aguantasen el equilibrio en medio de tanto movimiento. Como no hay asideros en todas las partes del velero, tenían que moverse a gatas. Todos llevaban puestos los chalecos salvavidas, tal y como se lo habían pedido desde el CCS. Pero a pesar de las dificultades todo salió bien, el marinero de la Polaris les lanzó la sisga –cabo más estrecho, con una bola, que se lanza primero para que desde la embarcación que va a ser remolcada puedan coger el cabo de remolque con mayor facilidad– y al primer intento les llegó bien y la pudieron recoger. Tras eso, consiguieron encapillar –poner los cabos de remolque atados a la proa del velero– y empezaron a largarles cabo. En este caso, dejaron un tren de remolque muy largo (unos 300 metros) para evitar tirones bruscos, y empezaron a remolcar.

Fue un remolque lento, unas 4 horas, porque las condiciones de la mar no permitían correr más, pero ahora la prioridad ya no era llegar rápido, sino hacerlo garantizando la seguridad. Una vez que ya se estaban aproximando al puerto de Vilanova i la Geltrú, se abarloadon el velero y la Salvamar; y se acortó el cabo para tener más control sobre el barco remolcado.

La “chica” de nuestra historia estaba salvada. Alex lo recuerda con satisfacción: **“La mayor recompensa fue ver que todos estaban bien”**, y también leer días más tarde los mensajes de agradecimiento que Santiago, tripulante de la “chica” publicó en su cuenta de Facebook: **“Salvamento Marítimo respondió rápido y con eficiencia; enviaron a la Salvamar Polaris y su tripulación realizó una maniobra de remolque impecable. Quiero dar las gracias al conjunto de personas que intervinieron en el salvamento, especialmente al patrón y marineros de la Salvamar por su excelente trabajo”**.

LECCIONES APRENDIDAS



Comprobar siempre la **previsión meteorológica**. Con las tecnologías que tenemos actualmente a nuestro alcance es muy fácil hacerlo.



Llevar siempre el chaleco. El patrón de la Salvamar Polaris tiene muchas horas navegadas y afirma que una gran mayoría de los navegantes con los que se encuentran a diario siguen sin ponérselo. Así que desde Salvamento Marítimo seguiremos insistiendo. ¡Ponte el chaleco!



21 ABRIL 2019 | ¡La tengo, la tengo a la vista!

La tarde del 21 de abril, domingo de Pascua, lucía el sol en el litoral coruñés. Aparentemente nada hacía presagiar el peligro en la mar. Guille Lavía, rescatador del helicóptero Helimer 401 de la base de A Coruña, con 11 años de experiencia en la profesión, conoce bien ese peligro: **“Cuando viene el buen tiempo siempre tenemos emergencias por problemas en playas. Un día de sol incita a salir, pero puedes no darte cuenta de que el mar está mal”**.

Y este iba a ser uno de esos días. A las 16.40, uno de los controladores de guardia del Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo (CCS) en A Coruña recibió una llamada – a través del 112- que hizo saltar todas las alarmas: un hombre informaba angustiado acerca de la desaparición de su hijo y la novia de éste, ambos de 16 años. Habían salido a navegar en kayak desde la playa de Santa Cruz, en Oleiros, hacía una hora y en aquel momento lo único que él estaba viendo desde tierra era la embarcación mar adentro, pero sin nadie a bordo.

Aquel hombre era Roberto. “Mi hijo me pidió permiso para coger el kayak, pero no me percaté de que no se llevaban los chalecos salvavidas. Cuando estaba comiendo con el resto de la familia y estábamos hablando de ellos, me asaltó una duda: ¿habían cogido los chalecos?”, relata a través de una carta de agradecimiento que ha dirigido a los equipos que intervinieron en el rescate.

Reportaje: **Carmen Lorente**

MI HIJO ME PIDIÓ PERMISO PARA COGER EL KAYAK, PERO NO ME PERCATÉ DE QUE **NO LLEVABAN PUESTOS LOS CHALECOS SALVAVIDAS**

Tras comprobar que no llevaban los chalecos, se dirigió con su pareja a la costa de Santa Cruz para dárselos y que volvieran con ellos puestos. **“Cuál fue mi sorpresa y desesperación al descubrir con los prismáticos que el kayak andaba suelto por el mar, sin tripulación”.**

Desde el CCS movilizaron todos los medios necesarios. El operativo de búsqueda por mar y aire para rescatar a los jóvenes estaba en marcha: el Helimer 401, la Salvamar Betelgeuse, la patrullera Río Jallas, de la Guardia Civil, una lancha de bomberos de A Coruña y efectivos de Protección Civil de Oleiros, por tierra.

Lo primero que encontraron los tripulantes de la Salvamar Betelgeuse fueron los remos del kayak, flotando a la deriva.

Al cabo de unos minutos el controlador les comunicaba las novedades: el chico había aparecido en una cala llamada de As Margaridas. Explicó que estaban remando en el kayak, el viento los estaba llevando peligrosamente hacia las rocas y habían volcado. Él pudo alcanzar la playa a nado, pero su novia continuaba en el agua.

Después todo ocurrió muy rápido. Enseguida llegó el Helimer 401 –la zona de búsqueda estaba muy próxima a su base en el aeropuerto de Alvedro–, y con la información de la que se disponía, y en tan sólo unos 3 minutos, localizaron a la chica desde el aire.

“Nos pusimos muy contentos cuando conseguimos avistarla; cuando el compañero dice: ‘¡La tengo, la tengo a la vista!’, entonces pensamos: ¡bien, bien, bien!”, recuerda Guille.

Ese día le tocaba realizar funciones de operador de sistemas, con las cámaras; el otro rescatador, Eufemio Benítez, “Eufe”, era quien estaba dispuesto para bajar al agua.



La tripulación del 401, helicóptero de gran porte, está compuesta por 5 miembros: 2 rescatadores, piloto, copiloto y operador de grúa. Entrenados para trabajar contra reloj, en cuanto reciben una llamada de emergencia, recogen sus equipos, sacan el helicóptero del hangar, lo ponen en marcha y ¡a volar! Todo ello en menos de 15 minutos.

Cuando la avistaron, la joven se mantenía a flote, estaba tratando de alcanzar la playa –tal y como muestran las escalofriantes imágenes grabadas por la cámara del Helimer, que captan el instante en que fue localizada–. **“Estaba llegando al límite, pero aguantó como una leona”**, cuenta Lavía.

De inmediato la Salvamar Betelgeuse se acercó a Punta Boi, a la posición donde había sido localizada. Sin embargo desde la embarcación no se podía ver con la misma perspectiva que desde el aire. **“En un primer momento sólo se veía una cabeza a flote y nos temimos lo peor”**, recuerda su patrón, Joan Cucurull. Pero instantes después, observaron que la joven movía los brazos.

Simultáneamente desde el Helimer ya habían empezado la maniobra de descenso del rescatador, para garantizar la seguridad por partida doble, por si la Betelgeuse no podía acceder por razón de su calado. Pero a esa hora había marea plena y el patrón, junto a sus otros dos tripulantes, el marinerero José Pais, y el mecánico, Leonel Neira, rescataron a la adolescente del agua.

Una vez a bordo, la metieron en el puente para que entrase en calor y le dieron una primera asistencia mientras se dirigían a toda máquina al muelle de Oza. Allí ya estaba esperando la ambulancia. “Nos decía que tenía mucho frío y que llevaba horas en el agua. Efectivamente pudo pasar alrededor de una hora, y en esas circunstancias en la mar uno pierde la noción del tiempo, y un minuto parece una eternidad”.

UNA VEZ A BORDO, LE DIERON UNA PRIMERA ASISTENCIA MIENTRAS SE DIRIGÍAN A TODA MÁQUINA AL MUELLE DE OZA. ALLÍ YA ESTABA ESPERANDO LA AMBULANCIA. **“NOS DECÍA QUE TENÍA MUCHO FRÍO Y QUE LLEVABA HORAS EN EL AGUA. EFECTIVAMENTE PUDO PASAR ALREDEDOR DE UNA HORA, Y EN ESAS CIRCUNSTANCIAS EN LA MAR UNO PIERDE LA NOCIÓN DEL TIEMPO, Y UN MINUTO PARECE UNA ETERNIDAD”**

Todos coinciden, como no puede ser de otra forma, en destacar la gran valentía y fortaleza que demostró la joven, luchando por su supervivencia en la mar.

La joven fue ingresada en la UCI de un hospital coruñés afectada por una severa hipotermia, pero felizmente al cabo de unos días ya estaba fuera de peligro y tras recuperarse por completo, recibió el alta.

El kayak apareció lejos del lugar donde fue localizada ella, a más de una milla y fue recuperado por la embarcación de bomberos y conservado en la base de la Salvamar hasta que su propietario fue a recogerlo.

No hay duda de que la coordinación es una de las claves para que las operaciones en Salvamento Marítimo concluyan con éxito. Así lo resume Joan Cucurull: **“Fue un trabajo en equipo excelente”**.

Y ha destacado la inestimable labor de sus compañeros, los controladores, que desde la torre de A Coruña coordinaban todas las unidades en mar y aire, mientras hablaban por teléfono con el padre para obtener la mayor cantidad de información posible a la vez que trataban de tranquilizarle –Roberto agradeció el excelente trato telefónico que había recibido.

¿Héroes?

Joan, que llegó a Salvamento Marítimo como casi todos, por pura vocación –antes había sido voluntario en las lanchas de Cruz Roja del Mar en su tierra, Tarragona–, tiene claro cuál es la parte del trabajo que más reconforta: **“cuando llegas y ves cómo te mira una persona a la que vas a salvar la vida. Esa sensación es inexplicable”**.

Sin duda salvar vidas llena de orgullo a los profesionales que intervienen en este tipo de misiones, y todo el mundo les llama héroes, pero ¿ellos se ven así?

Guille lo tiene claro: **“No me siento un héroe. Misiones como esta me hacen sentir muy feliz. Pero no un héroe”**.

Héroes o no, la joven del kayak nunca les olvidará; ni tampoco su novio; ni Roberto, su padre.

“Me emociono al recordarlo, me están cayendo las lágrimas mientras escribo estas letras, pero necesito manifestaros a todos/as los/as que participasteis en el salvamento, el eterno agradecimiento de dos desesperados padres que asistieron en directo al salvamento de su hijo y su novia. Gracias al servicio de Salvamento Marítimo de A Coruña, a la tripulación del helicóptero, a la Guardia Civil de Oleiros, a la Policía Municipal de Oleiros y al servicio de Protección Civil de Oleiros y a la chica que al borde del mar me llamó al 112 en su teléfono porque yo no era capaz en el mío. Gracias, muchas gracias”, concluye en su carta.

Reportaje: **Carmen Lorente**

15 MAYO 2019 | Incendio del Grande Europa al sur de Mallorca

A las 4:20 horas del 15 de mayo, el buque Grande Europa (Car Carrier de Grimaldi Lines) sufría un incendio a bordo, en el Car Deck, a unas 20,7 millas al sur de Punta Cala Figuera, (Sur de Mallorca) con 24 personas a bordo.

El Centro de Salvamento Marítimo en Palma fue el encargado de coordinar la emergencia en el que participaron medios de Salvamento Marítimo (buques Marta Mata, Clara Campoamor y Sar Mesana, las embarcaciones Salvamar Acrux y Guardamar Calíope, helicópteros Helimer 205 y Helimer 220, material de respuesta ante la contaminación trasladado desde la base estratégica de Castellón) así como medios de otras administraciones como el Gobierno de las Islas Baleares, Autoridad Portuaria de Baleares y Armada y la Guardia Civil.

Tras realizar el rescate de 14 de sus tripulantes, el Helimer 205 los trasladó al buque de la Armada Martín Posadillo, que se hallaba en las proximidades del lugar de la emergencia. El médico a bordo del buque de la Armada confirmó el buen estado de las personas evacuadas. Los otros 10 tripulantes permanecieron a bordo para combatir el fuego con el sistema contra incendios del propio buque.

Los buques de Salvamento Marítimo Marta Mata y el Sar Mesana remolcaron el buque hasta la bocana del puerto de Palma (proa y popa respectivamente), mientras los remolcadores de puerto colaboraron con sus equipos de lucha contra incendios enfriando los costados del car carrier. El remolcador de puerto Jorge Juan S pasó a tomar remolque a proa, mientras el Sar Mesana continuaba firme por popa, hasta dejar atracado al Grande Europa en el primer tramo exterior de los muelles comerciales del puerto de Palma.





Miguel Félix Chicón, Jefe del Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo en Palma.

"Cuando en la víspera del incendio del Car Carrier Grande Europa Eva Díaz (subjefa del Centro Nacional de Coordinación de Salvamento en Madrid) y yo acabábamos de terminar nuestro speech en el "4th Maritime SAR Conference" en Tallin, donde, entre otros temas, se comentó la práctica imposibilidad de predecir cuándo y dónde se va a producir una emergencia, nada hacía presagiar lo que iba a suceder.

Pocas horas más tarde, la llamada de los compañeros de guardia en el Centro de Coordinación de Salvamento (CCS) Palma, bien entrada la madrugada, me produjo un sobresalto, como siempre que se recibe una llamada a esas horas. Si, además, informan de que el C/C Grande Europa está sufriendo un incendio en las proximidades de Mallorca y del Parque Nacional Marítimo Terrestre de Cabrera, el sobresalto se convierte en enorme preocupación. Lo primero que se piensa es en las personas que van a bordo: ¿Están todos bien? Después, la cabeza no para de dar vueltas intentando analizar cuanto dato va entrando. Se te viene a la mente los incendios

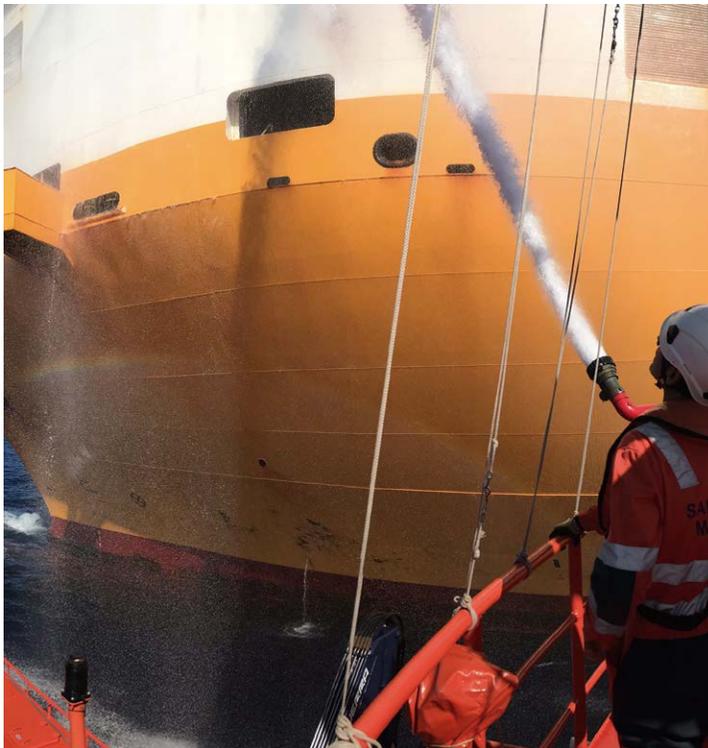
del Oleg Naydenov y del Sorrento, cuatro años atrás, el del Tariq Ibn Ziyad, hacía sólo año y medio y piensas que no puede ser que esté volviendo a suceder. También recuerdas el incendio de su gemelo dos meses antes, el Car Carrier Grande America, en aguas SAR francesas del Golfo de Vizcaya, que acabó hundido con más de 2.000 Tm de combustible a bordo. El Grande Europa lleva a bordo algo más de 1.500 t de combustible a bordo, cuyo vertido junto al Parque Natural de Cabrera podría resultar catastrófico.

El contacto con el capitán marítimo José Escalas, director de la emergencia, y con los compañeros del CCS Palma es continuo y la movilización de medios

LO PRIMERO QUE SE PIENSA ES EN LAS PERSONAS QUE VAN A BORDO: ¿ESTÁN TODOS BIEN?

profusa. Lo primero que debemos intentar es que nadie resulte herido y, después, minimizar daños en la medida de lo posible. La tripulación del Grande Europa va transmitiendo información al mismo tiempo que lucha contra el fuego a bordo. En principio parece que lo tienen controlado, pero horas más tarde el capitán solicita la evacuación de 14 de sus tripulantes. Gracias a la presencia del buque de la Armada Martín Posadillo, que desde que tiene constancia del incidente se ha prestado a colaborar, se rescata rápidamente con el Helimer 205 a 14 tripulantes, que son trasladados a bordo del Martín Posadillo, donde su equipo médico les atiende en primera instancia y más tarde los transborda a la patrullera del Servicio Marítimo de la Guardia Civil Río Cavaleiro, que los traslada al puerto de Palma. Mientras tanto el gabinete de crisis formado por el capitán marítimo y por representantes

de todos los que están o pueden estar involucrados, la Delegación de Gobierno, la Autoridad Portuaria del Puerto de Palma, el Govern Balear, el Ayuntamiento de Palma, los que estamos en la distancia..., va tomando decisiones. El secretario general de Transportes Pedro Saura, el director general de la Marina Mercante Benito Núñez y el director de Salvamento Marítimo José Luis García-Lena, se incorporan al mismo durante la tarde, mientras que el director de Operaciones de Salvamento Marítimo Germán Erostarbe lo hace en el CNCS que, en todo momento apoya, junto con el CCS Valencia y el CCS Tarragona, el trabajo de coordinación del CCS Palma. Al mismo tiempo que todo esto se va forjando, desde Tallin intento desplazarme a Palma con la mayor celeridad. Con el apoyo de Eva Díaz vamos dando toda la ayuda posible para la resolución de los múltiples problemas que van surgiendo y conseguimos adelantar al máximo el regreso a Palma.



EL HELICÓPTERO HELIMER 205 RESCATA RÁPIDAMENTE A 14 TRIPULANTES, QUE SON TRASLADADOS A BORDO DEL MARTÍN POSADILLO, DONDE SU EQUIPO MÉDICO LES ATIENDE



Diez tripulantes permanecen a bordo luchando contra el fuego con la colaboración de las unidades de Salvamento Marítimo: la Guardamar Calíope, la Salvamar Acrux, el Marta Mata que, una vez llegados a la zona, intentan enfriar el casco. También se incorporan los remolcadores del puerto de Palma Jorge Juan y Blanca S. La instrucción es intentar que la maniobra de enfriamiento con agua afecte lo mínimo posible a la estabilidad del Grande Europa. Se procura usar agua en spray para aumentar la superficie de enfriamiento y disminuir la entrada de agua a bordo. Mientras tanto, en una maniobra digna de encomio, el helicóptero de Salvamento Marítimo Helimer 205 consigue introducir al rescatador, Andrés Lledó López, en la proa del buque, inaccesible para la tripulación debido al fuego. Gracias a esta maniobra el buque Marta Mata puede hacer firme el remolque que, a la postre, resulta esencial para el éxito de la operativa.

El timón del Grande Europa ha quedado metido a una banda y el gobierno del barco se hace harto complicado, por lo que se decide hacer firme retenidas por la popa, dadas sucesivamente por la Guardamar Polimnia, la Salvamar Acrux y el buque Sar Mesana, lo cual ayuda a que el remolque del Marta Mata se haga algo menos difícil hasta el puerto de Palma.

EL BUQUE MARTA MATA PUEDE HACER FIRME EL REMOLQUE QUE, A LA POSTRE, RESULTA ESENCIAL PARA EL ÉXITO DE LA OPERATIVA

Cuando, ya bien entrada la noche tras dos largos vuelos, entro a la Sala de Crisis, me impresiona ver a todos los allí reunidos, personas de todos los Organismos, Estamentos y Empresas involucradas, sentados codo con codo trabajando en equipo para llevar a buen término la operativa. Al mismo tiempo, desde la Sala de Control, se recibe ese buen hacer de todos los medios movilizados. El helicóptero Helimer 220 de Salvamento Marítimo llegado desde Reus ha trasladado a bordo del Grande Europa equipos contratados por la empresa Grimaldi. Las condiciones meteorológicas, afortunadamente, acompañan. Solo falta un último empujón para que todo acabe. El contacto con el Salvage Master a bordo del Grande Europa es constante y se decide aprovechar esta calma para atracar el buque en el muelle designado por la Autoridad Portuaria de Palma. La pericia de los prácticos de Palma, que dirigen la maniobra de atraque y que utilizan los remolcadores de puerto Jorge Juan y Blanca S con el apoyo de los medios de Salvamento Marítimo desplegados, hace que, en una precisa maniobra, el Grande Europa quede atracado a las seis de la mañana, 25 horas y media después de haberse recibido la llamada de socorro.

Una vez atracado, se verifica que la tripulación que permanece a bordo está en buen estado mientras los bomberos de Palma comprueban que el fuego está extinguido: “¡Listo de máquinas!”.

06 JUNIO 2019 | Cinco vidas salvadas en medio de un fuerte temporal

En el mes de junio de 2019 Salvamento Marítimo realizó un complejo rescate en mitad de un fuerte temporal en Galicia. El helicóptero Helimer 401 salvó la vida de 5 hombres que navegaban a bordo del velero Loa Zour. Cuatro de ellos irlandeses y un quinto de nacionalidad croata. Sucedió a 85 millas al noroeste de A Coruña. A las 20:26 horas el CNCS informaba al Centro de Salvamento en Finisterre de la recepción de la alerta de la radiobaliza del Loa Zour. En la zona reinaba mar muy gruesa con olas de entre seis a ocho metros y vientos de 65 nudos (120 km/h). En medio de este fuerte temporal, la tripulación del helicóptero Helimer 401 de A Coruña rescató a estas 5 personas. El avión Sasemar 102 también se movilizó como apoyo a las operaciones. El rescate fue muy complicado ya que el Loa Zour se balanceaba estrepitosamente al estar totalmente a la deriva. Ante esa situación el rescatador no podía descender al propio barco. Finalmente, los 5 tripulantes del velero tuvieron que tirarse al agua y así fueron rescatados uno a uno del mar y posteriormente trasladados a Alvedro en buen estado. No necesitaron atención médica. Ninguno de ellos. Los propios naufragos agradecieron públicamente nuestro trabajo y el hecho de salvarles la vida.

ESTOY SUSPENDIDO DESDE EL CABLE. EL SONIDO DEL HELICÓPTERO HABITUALMENTE ATRONADOR ES SUSTITUIDO POR EL VIENTO QUE RECORRE TODO MI CUERPO Y SE METE POR LOS RESQUICIOS DEL CASCO. UN ERROR PUEDE SER FATAL PARA LAS VÍCTIMAS



Hugo Dopazo, Rescatador del Helimer 401 (Babcock).

Lo que sucedió el 6 de junio del 2019 es una muestra que la naturaleza sigue su curso, pero las ideas liberadas de las personas pueden influir en el destino de las mismas.

Recuerdo que cuando despegamos de Coruña hacía muy buen día, soleado, casi despejado pero con mucho viento, que podía apreciarse en la superficie del mar por las espumas de superficie.

A medida que nos internábamos mar adentro el tiempo iba cambiando hacia unos tonos grisáceos oscuros, el techo de nubes cambiaba el escenario donde nos encontrábamos. En el transcurso del vuelo los pilotos decidieron ascender para superar la masa nubosa, allí estaba junto a nosotros el sol en el horizonte, de nuevo los colores del atardecer se reflejaban en nuestros rostros.

La travesía junto al sol se desvaneció cuando atravesamos un gran nubarrón, la temperatura descendió abruptamente en el exterior, era el preámbulo de lo que nos esperaba en la zona donde la baliza marcaba la posición del barco.

Allí estábamos en medio del temporal, te asomas a la ventana y compruebas lo que ya sabes: el oleaje parece moderado a cierta altura, pero en realidad el tamaño de las olas es totalmente desmedido, acorde con la tempestad en la que te encuentras.

Se localiza al velero, 5 tripulantes a bordo, parte del velamen hecho jirones. Paralelo a la mar, las luces de la embarcación destacan en el fondo gris infinito.

Comienza la operación de rescate. Imposible acceder al barco. Se decide rescatar individualmente a cada marinero desde el agua. Las condiciones en zona 65 nudos de viento y oleaje de 6 a 8 metros.

Estoy suspendido desde el cable. El sonido del helicóptero habitualmente atronador es sustituido por el viento que recorre todo mi cuerpo y se mete por los resquicios del casco. Un error puede ser fatal para las víctimas, saltar sin chaleco, un golpe de mar o no ser visible en el agua provocaría un desenlace trágico.





Salta el primer superviviente. Desde mi altura veo la luz del chaleco y los colores llamativos. El helicóptero realiza un desplazamiento hacia delante para sortear el velero. Tras esto comenzamos un movimiento lateral hacia la derecha. En total habrán pasado 20 o 30 segundos y el velero desde donde saltó el afectado se aleja precipitadamente de nuestra posición. La deriva es salvaje.

Estoy a unos 7 u 8 metros de altura y el operador con acierto me arrima al marino hasta tal punto que puedo agarrarlo con mis manos; en una maniobra rápida consigo eslingarlo. Segundos más tarde estamos en el aire ascendiendo a cabina.

Repetimos la secuencia. Pendido del gancho, salta el segundo navegante. Tiene un chaleco diferente, no se aprecian luces. Paso rozando por encima de la víctima pero quedo a varios metros de distancia, comienzo a aletear, estoy cerca pero de repente una ola de gran altura me expulsa del agua al estar conectado al cable, vuelta a empezar, sigo aleteando y hago contacto. La víctima muy nerviosa forcejea conmigo, intento colocar la eslinga; súbitamente nos pasa una ola por encima, tragamos agua, el pulso se acelera, la exigencia es total.

Logro colocar el sistema de extracción pero antes de dar la señal de izado compruebo que parte del cable ha rodeado el brazo de la víctima. Sigo aleteando para mantenernos los dos a flote. Finalmente libero el brazo y lanzo la señal de recogida al operador de grúa.

Necesito respirar y recobrar el aliento. Dentro de cabina el operador de grúa me pregunta si estoy bien y me anima a continuar; me dirijo al segundo rescatador, a gritos le indico que si la próxima evacuación se complica como esta última tendrá que hacerse cargo del resto de los supervivientes.

Suspendido en el aire, mismas sensaciones con el viento, nos aproximamos al velero, el náufrago salta al agua; comenzamos con la secuencia. Mi respiración aún no se ha recuperado del todo.

Es tal el tino con la tercera víctima, que el eslingado es el más rápido de los 3, en apenas 15 segundos estamos en el aire, respiro y recupero a lo largo de la ascensión.

**MIRO DIRECTAMENTE
A LA CARA DE TODOS LOS
NÁUFRAGOS, CARAS SERIAS
PERO AGRADECIDAS,
NOS SALUDAMOS
EFUSIVAMENTE.
REGRESAMOS A BASE**

Dentro de la cabina le repito la misma idea al segundo rescatador, si el cuarto rescate se complica bajará él.

Salta el cuarto, estamos en el crepúsculo, las luces del helicóptero y el barco se vuelven más intensas, chaleco amarillo con capucha fosforita, esta vez ha sido más rápido, la víctima estaba más calmada, solo 10 segundos y estamos ascendiendo. Queda el último.

Llueve, el foco del helicóptero muestra la cortina de agua que cae sobre nosotros, me repito a mí mismo que solo queda uno más, desde el cable, el viento no ha amainado ni un poco y la oscuridad se cierne sobre nosotros. Salta el último, nos aproximamos, caigo con fuerza sobre el agua y apenas 3 metros me separan del superviviente, nos damos la mano para aproximarnos. Coloco la eslinga y la cierro con fuerza, alzo el brazo para dar la señal de izado, en segundos nos despegamos del agua. Estamos todos en el helicóptero, tripulación y supervivientes, el operador de grúa cierra la puerta de cabina, nos fundimos en un abrazo.

Miro directamente a la cara de todos los náufragos, caras serias pero agradecidas, nos saludamos efusivamente. Regresamos a base.

Loa Zour significa en bretón nenúfar, la flor que flota en el agua, quizás nuestras palabras en forma de ideas puedan cambiar nuestro destino en la vida.



11 JUNIO 2019 | Cuarenta y nueve vidas salvadas de una patera en el mar de Alborán

Esta emergencia representa el intenso trabajo que siempre realizan las tripulaciones de Salvamento Marítimo en las emergencias relacionadas con embarcaciones precarias en peligro en la mar.



Manuel Barroso, Jefe del Centro de Salvamento Marítimo de Almería.

Ante la sorpresa de todos, aquel día despertamos con el aviso de 2 embarcaciones en la mar con un total de 107 personas en peligro. La inquietud ante la precariedad de las propias embarcaciones neumáticas, el número de personas a bordo y las condiciones meteorológicas adversas reinantes con olas de hasta 4 metros de altura y 30 nudos de viento como factor determinante, rápidamente se hizo latente.

Lanzado el plan de búsqueda desde nuestro centro de coordinación de Salvamento en Almería, la operativa se puso en marcha con la movilización de medios aeromarítimos propios (helicóptero Helimer 203 y buque Clara Campoamor) y ajenos tanto de FRONTEX como de Marruecos.

Afortunadamente, llegó la información de que una de las embarcaciones había regresado al punto de partida con todos sus ocupantes sanos y salvos; sin embargo, nada se sabía respecto al paradero de la otra embarcación.

Fueron cayendo horas y las condiciones meteorológicas empeoraban por momento. La búsqueda se estaba realizando contrarreloj ya que la llegada de la noche no ayudaba y complicaba las operaciones de salvamento.

AUNQUE LA ESPERANZA ES LO ÚLTIMO QUE SE PIERDE, TAL COMO IBA EVOLUCIONANDO LA EMERGENCIA, NO LAS TENÍAMOS TODAS CON NOSOTROS. **PASARON MÁS DE 30 HORAS** ANTES DE QUE LOS ESFUERZOS DESPLEGADOS TUVIERAN SU RECOMPENSA

Mi mente rememoraba y anhelaba otros momentos donde los ocupantes de embarcaciones son localizados en el último minuto de autonomía de una unidad en zona, en la última pata de un patrón de búsqueda o por el simple avistamiento fortuito de un buque que transita la zona; y aunque la esperanza es lo último que se pierde, tal como iba evolucionando la emergencia, no las teníamos todas con nosotros.

Pasaron más de 30 horas antes de que los esfuerzos desplegados tuvieran su recompensa. La embarcación fue avistada a la deriva por el helicóptero Helimer 203 a unas 21 millas al SSO de Motril. A bordo, 49 personas extenuadas aguardaban nuestro rescate.



La tripulación del buque Clara Campoamor rescató a 44 personas trasladándolas a Motril. Pero otras 5 personas necesitaban evacuación urgente. Se encontraban en mal estado. El Helimer 203 los rescató y trasladó al aeropuerto de Almería donde los servicios sanitarios aguardaban para prestarles las atenciones médicas necesarias. Su traslado fue inmediato al hospital de Torrecárdenas. Concluimos la emergencia ya entrada la noche y los profesionales del Clara Campoamor, Helimer 203 y Centro de Almería terminamos nuestro día con la satisfacción de haber salvado la vida a 49 personas en peligro en la mar. Nuestra mayor recompensa es cada vida salvada.

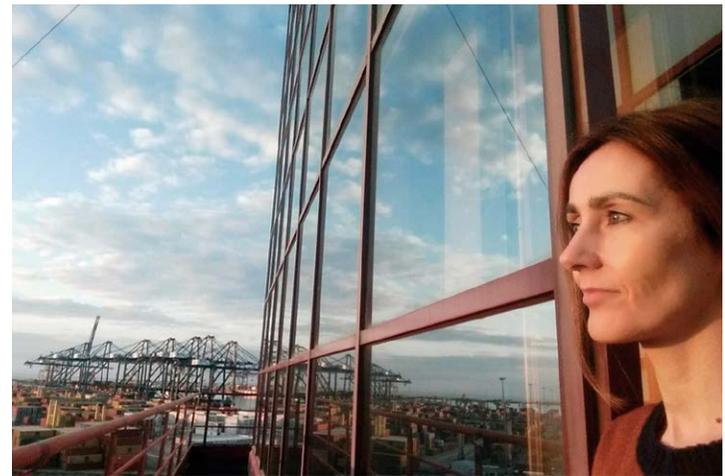
LA CLAVE DEL ÉXITO RESIDE EN LA **GRAN COORDINACIÓN ENTRE LOS DIFERENTES ORGANISMOS** Y EL ESTADO PARTICIPANTE

TERMINAMOS NUESTRO DÍA CON LA SATISFACCIÓN DE HABER SALVADO LA VIDA DE 49 PERSONAS EN PELIGRO EN LA MAR. **NUESTRA MAYOR RECOMPENSA ES CADA VIDA SALVADA**

La clave del éxito de estas emergencias reside en la gran coordinación entre los diferentes organismos y el Estado participante (Marruecos) en la resolución de la misma, sin olvidar nunca el sacrificio y el esfuerzo continuo de todos nuestros profesionales que hicieron posible que los integrantes de aquella embarcación fueran rescatados con vida, y es que todos sabemos que la mar nunca perdona.

17 AGOSTO 2019 | Trescientos noventa y tres pasajeros rescatados de un ferry en Denia

El ferry Pinar del Río, de la compañía Baleària, encalló el viernes 16 de agosto por la noche en la bocana del puerto de Denia con 393 pasajeros, 21 tripulantes y 70 vehículos a bordo. Salvamento Marítimo con la embarcación Salvamar Diphda, así como la Guardia Civil y los prácticos de Denia, evacuaron a todos los pasajeros. El equipo de Operaciones Especiales y el buque Marta fueron activados para colocar barreras de contención y actuaron en las labores de vigilancia y prevención de la contaminación correspondiente. Ardentia Marine llevó a cabo el plan de remoción, lo que implicó retirarlo por secciones, a piezas.



Alexandra Bonis, controladora del Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo en Valencia y Jefa del Centro en funciones durante la emergencia.

NUESTRA PRIORIDAD ERA LA EVACUACIÓN SEGURA DE LOS PASAJEROS DEL FERRY POR LO QUE LA RAPIDEZ EN LA MOVILIZACIÓN DE LOS MEDIOS PROPIOS Y AJENOS FUE VITAL



“El trabajo fue intenso y el Centro de Salvamento de Valencia era un hervidero de llamadas y toma de decisiones en las primeras horas.

Nuestra prioridad era la evacuación segura de los pasajeros del ferry por lo que la rapidez en la movilización de los medios propios y ajenos fue vital.

La Salvamar Diphda actuó como coordinador en zona, organizando el traslado de los 393 pasajeros junto al resto de embarcaciones participantes: Patrullera SVA Arao, Patrullera G.C. Río Ladra, lancha de Prácticos de Denia y el remolcador de Baleària. Las comunicaciones se dieron de forma fluida y dependiendo de la condición del pasajero, éste era embarcado en la unidad marítima más apropiada. En poco más de hora y media fue llevada a cabo, manteniendo en todo momento contacto con el buque para evaluar la situación presente. Lógicamente, la cercanía a costa fue un factor que jugó a nuestro favor.

La protección del medio marino fue nuestro siguiente objetivo. Desde nuestra base estratégica de Castellón se facilitaron barreras de contención para cercar el buque de manera preventiva. El trabajo conjunto de

la tripulación de nuestro buque Marta Mata y de la Salvamar Diphda logró la colocación y fijación de la barrera así como el traslado y resguardo de los buzos encargados de las inspecciones submarinas.

El tráfico en la bocana de Denia era una preocupación añadida pues nos encontrábamos en fin de semana en pleno mes de agosto. Por ello, la emisión de radioavisos y la colaboración con el Puerto de Denia y Prácticos contribuyó a incrementar el control de acceso al puerto sin incidencias.

Tras un estudio pormenorizado de las grietas y de los daños estructurales sufridos en el casco, la empresa Ardentia Marine junto con Baleària, presentaron un Plan de Remoción y Reciclaje que fue aprobado por las Autoridades Marítimas, presentes durante toda la emergencia, y que consistió en el desguace del buque in situ.

Gracias al trabajo, la coordinación y la competencia de los profesionales implicados así como la buena disposición de aquellos pertenecientes a los diferentes organismos participantes, la emergencia se desarrolló sin problemas”.





28 NOVIEMBRE 2019 | Un pesquero a punto de encallar en Cedeira

Pasada la medianoche se iniciaba un operativo de rescate en la zona norte de A Coruña porque un pesquero estaba a la deriva cerca del pueblo de Cedeira. La emergencia se iniciaba a las 1:23 h a través del 112 que facilitaba el contacto del armador del Brual. Los controladores del Centro de Finisterre comunicaban de inmediato con el propietario. Éste alertaba de lo siguiente: **“el pesquero se encuentra a la salida del puerto de Cedeira sin máquina y muy cerca de la costa, derivando hacia ella. Son 7 tripulantes. La eslora de la embarcación 18 metros”**. Dos minutos después de la alerta se movilizaba la LS Langosteira de Cruz Roja Española con base en Cedeira.

“No aguantamos con el fondeo y derivamos hacia la costa”, este era el mensaje del patrón del Brual a las 1:40 horas. “Nos encontramos a 30 metros de costa”. Ocho minutos más tarde la

tensión se calmaba ya que la LS Langosteira hacía firme el remolque y la emergencia concluía satisfactoriamente a las 2:00 horas. **“Pesquero Brual atracado con seguridad en el muelle de Cedeira”**, comunicaba la LS Langosteira. Los controladores de Finisterre respiraban tranquilos. Fin de la emergencia.

“NO AGUANTAMOS CON EL FONDEO Y DERIVAMOS HACIA LA COSTA”, ESTE ERA EL MENSAJE DEL PATRÓN DEL BRUAL A LAS 1:40 HORAS. “NOS ENCONTRAMOS A 30 METROS DE COSTA”



Fotografía: Carmela Queijeiro.
(La Voz de Galicia).

“Al Brual lo asistimos 6 veces, cuatro de ellas en 2019. En total durante el año 2019 asistimos a 82 emergencias de pesqueros en Galicia, con 317 pescadores embarcados. El sector pesquero tiene cada vez mejores estándares de operación y la alerta temprana, es decir, comunicar la necesidad de asistencia con tiempo de antelación, son elementos determinantes para salvar vidas en la mar y factores clave en el éxito de las operaciones de rescate. Nosotros, en Salvamento Marítimo, tenemos un sistema robusto de respuesta para atender sus necesidades. Estamos a su lado en la mar”.

Manuel Capeáns, Jefe del Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo en Finisterre.



Fotografía: Eduardo Quintela.

24 NOVIEMBRE 2019 | Blue Star

El Atlántico azota las costas de Galicia con fuerza y puede provocar accidentes como el del buque Blue Star, que encalló en la ría de Ares en noviembre. El buque quedó sin máquina a consecuencia de un incendio y encalló en una zona rocosa en la costa de As Mirandas. Afortunadamente, la historia terminó bien gracias al trabajo en equipo durante 18 días de mucha gente, con el que se consiguió desencallar el buque. No hubo pérdidas humanas ni se produjo contaminación, pudiendo arrancar a esa “estrella azul” de las rocas de Ares el 10 de diciembre y llevarlo al interior de la ría de Ferrol, en concreto al puerto de Curuxeiras.



Fotografía: Marcos García.



Jesús Iglesias, Jefe del Centro de Coordinación de Salvamento en A Coruña.

DESDE EL PRIMER MOMENTO EL MAYOR RIESGO FUE LA INTEGRIDAD ESTRUCTURAL DEL BARCO

“Las primeras horas fueron intensas. Desde el primer momento se estuvo en contacto con las Autoridades Marítimas. Se realizaron reconocimientos de la zona de la varada con medios marítimos y aéreos y se mantuvo contacto permanente con el “Blue Star”

para conocer las condiciones de la tripulación y del barco. Se realizaron reconocimientos de la zona por si se hubiera producido algún tipo de contaminación. Se procedió a la movilización de remolcadores para intentar el reflotamiento, pero dado el estado de la mar no fue posible dar un remolque durante la noche. Se decidió la movilización del B/S Don Inda dada su mayor capacidad de tiro. A partir de este momento comienza la intervención de diferentes actores y autoridades, algo que caracteriza todas las emergencias especialmente graves o con gran repercusión. En este tipo de emergencias el trabajo en la sala de control es de una gran intensidad y con una alta concentración, se hace un uso intensivo de las comunicaciones tanto con el buque siniestrado como con las unidades que intervengan y con las Autoridades Marítimas.

En los primeros momentos el mayor riesgo era el de la integridad estructural del barco. Podrían estar en riesgo las vidas de los tripulantes y el medio ambiente por una contaminación por hidrocarburos. Horas más tarde se conoció que el casco solamente tenía daños en los tanques de doble fondo y no estaban afectados los tanques de combustible. Los medios propios utilizados, además de los Centros de Coordinación de

Salvamento, fueron el Helimer 401, el buque Don Inda, el María Pita y la embarcación Salvamar Betelgeuse. Además de coordinar la emergencia, las principales tareas llevadas a cabo fueron los intentos de reflotamiento, supervisión de la zona durante toda la operación, vigilancia para prevenir contaminaciones, lucha contra la contaminación en un caso puntual. Apoyo a SmitSalvage trasladando personal y material con el Helimer 401 y prestando material del Don Inda y del María Pita hasta que recibieron su material procedente de Holanda.

No es fácil calcular el número de personas de Salvamento Marítimo que intervinieron en la emergencia, pero teniendo en cuenta las unidades participantes, los técnicos y material de la Base Estratégica de Fene, y los profesionales del Centro de Coordinación de Salvamento de (CCS) A Coruña y del Centro Nacional de Coordinación de Salvamento

(CNCS), serían alrededor de 150 personas (cifra que se duplicaría si se tienen en cuenta los cambios de tripulación). Los medios propios utilizados, además de los CCS, fueron el Helimer 401, el buque Don Inda, el buque María Pita y la Salvamar Betelgeuse. Además de coordinar la emergencia, las principales tareas llevadas a cabo fueron los intentos de reflotamiento, supervisión de la zona durante toda la operación, vigilancia para prevenir contaminaciones, lucha contra la contaminación en un caso puntual. Apoyo a SmitSalvage trasladando personal y material con el Helimer 401 y prestando material del Don Inda y del María Pita hasta que recibieron su material procedente de Holanda.

El principal aspecto de las operaciones que resaltaría ha sido la coordinación sin fallos de los medios y el alto nivel de profesionalidad y competencia con que se coordinó la emergencia”.





Jorge Cao, capitán marítimo de Ferrol, supervisor de las operaciones en la ría de Ares.

LA COMPLEJIDAD DE LA OPERACIÓN TUVO QUE VER CON LA ADVERSA METEOROLOGÍA

“Las primeras horas tras la varada del Blue Star fueron de tensión. Pero una vez que verificamos que la tripulación estaba a salvo y tras las primeras informaciones de que no se había detectado contaminación, pasamos a estar algo más tranquilos, dentro de la preocupación que un suceso de este tipo conlleva.

Se activó en fase de alerta el Plan Marítimo Nacional (PMN) porque es el plan de contingencias ante un suceso de contaminación marina con que cuenta España. A pesar de que el buque Blue Star iba sin carga, todavía llevaba a bordo combustible, lubricantes y algunos productos para su propia propulsión y funcionamiento. Si bien son cantidades mucho menores, es contaminante y se decidió como

medida preventiva que se activase el PMN en fase de alerta, lo que implica la puesta en disposición de actuar de los medios y recursos movilizables.

La complejidad de la operación de reflotamiento no tenía tanto que ver con la mecánica de la misma; que consistía en presurizar los tanques de lastre dañados para que el buque ganase algo de flotabilidad, reforzar la zona en la que se iba a dar el remolque en la popa y tirar del buque con dos remolcadores de gran potencia; como con la meteorología y la necesidad de que se diese una combinación de mareas altas y mar de fondo que permitiese que el remolque tuviese éxito. En el momento en que se dieron estas circunstancias se supieron aprovechar y tuvimos éxito.

De esta emergencia destacaría la coordinación y colaboración de administraciones, como el Ayuntamiento de Ares que facilitó la realización de las operaciones en tierra para el vaciado de los tanques de combustibles, como la Delegación del Gobierno en Galicia que apoyó y dio soporte a todos los implicados, hasta las relaciones con el armador, el seguro del barco y las empresas de salvamento contratadas, que han sido fluidas y constantes”.



Fotografía: Luis Vázquez.



Fotografía: Luis Vázquez.

Trabajamos por unos mares limpios

Prevención

Vigilancia por un mar más limpio

Una de las herramientas clave para la prevención de la contaminación marina es el programa de vigilancia aérea por el cual se vigilan de manera intensiva nuestros mares. Este programa de vigilancia se realiza conjuntamente con aviones de Salvamento Marítimo y satélites de la Unión Europea. Este programa detecta vertidos de diferente naturaleza tales como hidrocarburos, productos químicos, etc. que puedan verter los barcos, plataformas petrolíferas u otro tipo de industria. Cabe destacar, que el programa de vigilancia aérea incluye como novedad campañas específicas para la detección de basuras marinas.

Cada día se vigila una superficie marina mayor que la superficie de todo el territorio español. En concreto en el año 2019 se han vigilado 214 millones de km² (área equivalente a 423 veces el territorio nacional). Como resultado, se vigilan más de 147.000

buques en navegación, habiéndose detectado en 2019, 178 buques sospechosos de realizar vertidos en el mar, los cuales se comunican a la Dirección General de la Marina Mercante y si procede, abre el correspondiente expediente sancionador.

Respuesta

En el año 2019 se han abierto 708 expedientes de medio ambiente, un 11% más que la media de los dos años anteriores, aumento debido fundamentalmente al incremento de la superficie vigilada mediante medios satelitales.

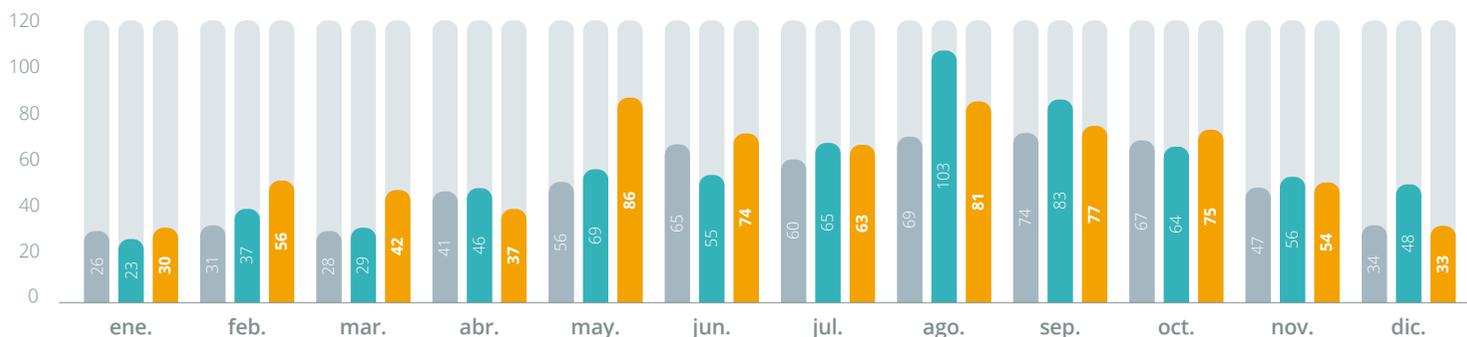
CABE DESTACAR, QUE EL PROGRAMA DE VIGILANCIA AÉREA INCLUYE COMO NOVEDAD CAMPAÑAS PARA LA **DETECCIÓN DE BASURAS MARINAS**

ACTUACIONES DE MEDIO AMBIENTE

- 2017
- 2018
- 2019

708

▲ 11%





15 AGOSTO 2019 | Derrame de combustible del ferry Sicilia en Málaga

En la noche del jueves 15 de agosto, el Ferry de Balearia Sicilia que enlaza con pasaje y carga la ruta entre Málaga y Melilla, produjo un derrame de combustible mientras permanecía atracado en el muelle 3-A3 del puerto de Málaga. El derrame se produjo mientras realizaba búnker de gasoil produciendo un overflow de unos 8.000 litros por su banda de babor. Alertado el servicio de amarradores, encargados de la lucha contra la contaminación en primera instancia en el puerto de Málaga, acotaron el muelle Cánovas con barreras anticontaminación marinas del tipo portuaria. Acotada la zona del vertido y con responsables portuarios y de Capitanía Marítima a pie de muelle, el puerto quedaba cerrado momentáneamente para instrumentar las medidas de acción frente a la contaminación. Se movilizó, a solicitud del Capitán Marítimo, a los profesionales de la Base Estratégica de Cartagena, que desplegaron el material de lucha contra la contaminación y realizaron labores de descontaminación.

EL DERRAME SE PRODUJO EN PLENO DÍA INAUGURAL DE LA FERIA DE MÁLAGA, CONTANDO CON LA **MAYOR CONCENTRACIÓN DE TURISTAS Y VISITANTES**

UNA **PERFECTA COORDINACIÓN** CON AUTORIDAD MARÍTIMA, AUTORIDAD PORTUARIA Y EMPRESAS LOCALES HICIERON QUE LA RECOGIDA Y LIMPIEZA DE HIDROCARBUROS FUERA UN **ÉXITO EN 24 HORAS**





Daniel Martínez Jiménez, Jefe de Área /Base Estratégica de Cartagena.

“La rápida actuación de las Autoridades Marítimas consiguió que el vertido no saliera de aguas portuarias y se mantuviera concentrado en la Dársena de Heredia, mediante el despliegue de barreras portuarias de lucha contra la contaminación. Dos equipos especialistas en emergencias marítimas de primera intervención, de las Bases Estratégicas de Sevilla y Cartagena, fuimos movilizados inmediatamente. La misión consistía en recoger el overflow de unos 8000 litros de gasoil que se vertieron mientras el ferry realizaba búnker. La respuesta debía realizarse con la mayor rapidez posible ya que representaba un grave riesgo medioambiental y económico para la zona. El derrame se produjo en pleno día inaugural de la Feria de Málaga, el mayor acontecimiento festivo de la ciudad andaluza, contando con la mayor concentración de turistas y visitantes durante esos días. El puerto de Málaga, y especialmente la dársena donde se produjo el vertido, era el más cercano a la ciudad, a escasos metros del centro de Málaga, donde se celebra la tradicional “Feria de día”.

Una perfecta coordinación con Autoridad Marítima, Autoridad Portuaria y empresas locales hicieron que la recogida y limpieza de hidrocarburos fuera un éxito en 24 horas. El buque Clara Campoamor también fue movilizado para apoyar la operativa.

Barreras de contención, fast-tank, skimmers y material absorbente fue utilizado para contener y recoger el vertido. La Unidad de Buceo de Cartagena también tuvo que intervenir para retirar el hidrocarburo que se había quedado alojado debajo del muelle 3-A3. Un muelle que quedaba con una gran superficie de lámina de agua contaminada, y que no tenía posibilidad de acceso, ni por tierra ni desde embarcación, debido a su construcción, muelle pilotado.

Una rápida intervención aumenta las posibilidades de éxito de una emergencia, disminuyendo situaciones catastróficas que puedan ocasionarse en el desarrollo de un accidente marítimo de gran magnitud”.

08 AGOSTO 2019 | Remoción del patrullero Colimbo III del Servicio de Vigilancia Aduanera

La embarcación rápida del Servicio de Vigilancia Aduanera Colimbo III (Clase Rodman 55) quedó varada mientras realizaba un servicio de patrulla costero el día 4 agosto en la playa de Cala Salitrona. Se trata de un área de especial sensibilidad, cerca de la Reserva Marina de Cabo Tiñoso, en concreto en las proximidades de la “Célula B”, Reserva Integral. La patrullera estuvo ardiendo durante 16 horas. Nada menos que 9 toneladas es la cantidad de restos de aceite, hidrocarburos y cenizas que, en 30 sacos, sacaron del agua y de la arena nuestros equipos, encargados de la operación urgente de limpieza de la playa de Cala Salitrona. También elevaron la embarcación por medio de globos para trocearla y trasladar los restos a Cartagena. Una difícil operación que resultó todo un éxito.

UNA OPERACIÓN QUE DESDE TIERRA SE HUBIERA EJECUTADO EN UNO O DOS DÍAS, EN **UNA CALA INACCESIBLE DESDE TIERRA Y TAN SOLO CON ACCESO DESDE EMBARCACIONES SEMIRRÍGIDAS,** COMPLICARON LAS TAREAS DE REMOCIÓN



“Se escucharon varias detonaciones de armamento durante el incendio. Debido a la composición de algunos de sus componentes del casco, había mucha partícula y ceniza de materiales compuestos multiaxiales híbridos de aramida, vidrio y fibras de Kevlar.

Por solicitud del Capitán Marítimo, nos movilizaron al personal de la Base Estratégica de Cartagena para realizar una inspección de los restos de la embarcación, evaluación de la zona y extracción de combustibles y residuos peligrosos para posteriormente ejecutar la remoción de restos.



La cala era inaccesible desde tierra, por lo que toda la operativa tuvo que ser realizada desde mar. El principal objetivo consistía en retirar los restos de contaminantes antes que llegara un temporal de levante, previsto en unos días, evitando que se esparcieran por el litoral, protegiendo especialmente la reserva marina. Sacamos del agua y de la arena 9 toneladas de restos de aceite, hidrocarburos y cenizas.

Una operación que desde tierra se hubiera ejecutado en uno o dos días, en una cala inaccesible desde tierra y tan solo con acceso desde embarcaciones semirrígidas, complicaron las tareas de remoción. Debido a que el casco se encontraba muy debilitado estructuralmente por el incendio, tuvimos que hacer unos cortes para poder realizar el remolque e izado con globos con seguridad, ya que la estructura completa no lo aguantaría. Los cortes de la quilla los hicimos con equipos de corte hidráulico, de manera minuciosa, asegurando la zona de corte en cada avance, debido al riesgo de encontrar munición sin detonar durante las operaciones. Restos de casquillos de bala detonados por el incendio fueron hallados durante las tareas de descontaminación.

UNA DIFÍCIL OPERACIÓN DE DESCONTAMINACIÓN DE CALA SALITRONA Y REMOCIÓN DE LA PATRULLERA “COLIMBO III”, QUE RESULTÓ TODO UN ÉXITO



Una vez troceada la embarcación, por medio de globos y estabilizados los restos, realizamos la remoción y el posterior remolque al puerto de Cartagena. Una difícil operación de descontaminación de Cala Salitrona y remoción de la patrullera “Colimbo III”, que resultó todo un éxito gracias a la perfecta coordinación con el Jefe de Centro, la Autoridad Marítima, Cruz Roja y las administraciones competentes, sumado a una rápida intervención del departamento de Operaciones Especiales de Salvamento Marítimo. Con el fin de prestar un óptimo servicio público de salvamento de la vida humana en la mar, de la prevención y lucha contra la contaminación del medio marino, de remolque y asistencia a buques, así como aquellos complementarios a los anteriores, el Departamento de Operaciones Especiales somos **un equipo de intervención diseñado para cubrir con garantías y profesionalidad una emergencia de dichas características**”.

Daniel Martínez Jiménez, Jefe de Área /Base Estratégica de Cartagena.

27 AGOSTO 2019 | Varada del cazaminas Turia de la armada

Salvamento Marítimo colaboró con la Armada Española en las operaciones para sacar de la varada al cazaminas Turia, que encalló el 27 de agosto frente a la playa del Banco del Tabal en La Manga (Murcia). El cazaminas se había unido a las labores de rescate del avión C-101, accidentado el lunes 26 y en el que tristemente falleció el comandante Francisco Marín, que lo pilotaba. Nuestras unidades y equipos también colaboran en la localización y recogida de los restos de esta aeronave.

En este operativo participó, por parte de Salvamento Marítimo, el buque SAR Mastelero, que realizó funciones de coordinación en la zona, la Salvamar Mimosa y el helicóptero Helimer 215, el equipo Operaciones Especiales y la Base Estratégica de Cartagena, así como el Centro de Salvamento Marítimo de Cartagena. Todos ellos han sido vitales para llevar a buen puerto esta emergencia.

Salvamento Marítimo coordinó la evacuación de los 33 tripulantes a bordo del buque y la estabilización del buque. Posteriormente los profesionales de Operaciones Especiales realizaron las labores de extracción del combustible para evitar un vertido, trasegándolo a una gabarra. También actuaron preventivamente con la extensión de barreras absorbentes y la supervisión de las operaciones llevadas a cabo por la empresa contratada por la Armada para el salvamento del Cazaminas. Finalmente el Cazaminas Turia fue remolcado por parte del buque Sar Mastelero hasta el astillero de Navantia.

“La primera semana del mes de agosto de 2019 fue de triste recuerdo para todos los que de una manera u otra estamos vinculados a la mar. El lunes nos sorprendió con la triste noticia del accidente del avión C-101 del ejército del aire en frente de La Manga.

En la mañana del 27 de agosto, el buque Cazaminas “Turia”, que participaba en las labores de rescate, varó a unos 150m de distancia de la playa, en una zona de rocas sumergidas, lo que produjo varias vías de agua. Inmediatamente, se pusieron a disposición de la operación todos los medios de Salvamento Marítimo

disponibles en la zona. Una vez a bordo del barco, todos los esfuerzos se dirigieron a evitar la posible contaminación de una zona altamente sensible.

El buque llevaba a bordo unos 37000 litros de Gasoil y aprox. 7000 litros de aceites. Inmediatamente se procedió a su extracción, no produciéndose ninguna fuga al exterior. Al mismo tiempo y sin haber finalizado los trabajos de extracción, se inician los preparativos para el reflotamiento.

Una vez que Salvamento Marítimo termina la extracción de hidrocarburos y contaminantes el día 31 de agosto, todos los esfuerzos se centran en los preparativos para el reflotamiento del buque, con las fases de sellado y presurización de tanques y compartimentos,

e instalación de globos de reflotamiento, estos trabajos los llevó a cabo la Armada bajo la coordinación de Ardentia Marine/Ardent.

Terminados los trabajos de sellado y presurización de tanques y compartimentos e instalación de globos de reflotamiento, el martes día 3 de septiembre se lleva a cabo el reflotamiento del buque y es remolcado por el buque Sar Mastelero astillero de Navantia-Cartagena, poniendo fin a la operación.

Cabe destacar la colaboración entre todas las instituciones en momentos tan tristes: Armada, Salvamento Marítimo, Administración Marítima y empresas privadas”.

Rafael Bernardo, Jefe de Operaciones Especiales y LCC.



Vigilamos el tráfico marítimo

Salvamento Marítimo contribuye a incrementar la seguridad del tráfico marítimo mediante la intensa supervisión del tráfico tanto en los Dispositivos de Separación del Tráfico de Finisterre, Tarifa, Cabo de Gata y Canarias Oriental y Occidental como en los puertos en los que se realiza dicha supervisión.

La relación de los puertos en los que Salvamento marítimo realiza el control de tráfico portuario son los siguientes: Bilbao, Cádiz, Cartagena, Castellón, Coruña, Huelva, Pontevedra-Marín, Santander, Tarragona, Vigo, Vilagarcía, Ferrol, Melilla y Avilés.

Desde los 20 centros de Salvamento Marítimo en 2019 se ha controlado el tráfico de 316.016 buques, una cifra similar a la del 2018, año en el que se controló 310.210 barcos.

Del total, 139.584 buques fueron identificados a su paso por los Dispositivos de Separación de Tráfico y 176.432 buques fueron controlados en las entradas y salidas de los puertos españoles en los que Salvamento Marítimo presta dicho servicio.

CONTROLAMOS LOS BUQUES QUE TRANSITAN POR LOS DST PARA DARLE MAYOR **SEGURIDAD** AL TRÁFICO MARÍTIMO

TRÁFICO

315.896

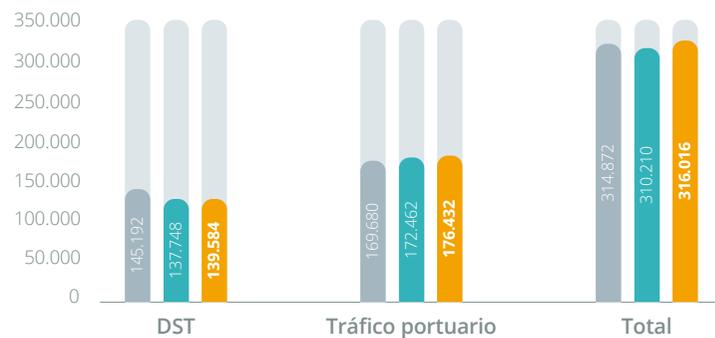
▲ **1%** respecto a la media 2018

En DST
139.584
▼ **1%**

En Puerto
176.312
▲ **3%**

TRÁFICO MARÍTIMO POR TIPO

■ 2017
■ 2018
■ 2019



Fotografía: Eduardo Quintela.



Fotografía: Darío Rebollo.

Mejoramos nuestros medios

Durante el año 2019 se ha mejorado nuestra dotación de unidades aéreas, marítimas y Centros de Coordinación, así como mejoras para nuestros trabajadores.

- **Se ha incorporado una nueva unidad marítima, la nueva Salvamar Gienah** que entre sus capacidades adicionales cuenta con un sistema de operación digital y control de alarmas en remoto, la integración del equipamiento del puente en pantallas multifunción, seguimiento automático del blanco y un sistema contraincendios de espuma y que generará la salida del servicio de la Salvamar Alcor, tras más de 20 años de servicio.
- **Se ha incorporado el helicóptero, Helimer 402**, que sustituye al Sikorsky S-61 tras 40 años de servicio.
- **El CCS Gijón se ha trasladado a unas nuevas instalaciones ubicadas en el Centro Jovellanos.**
- **Se ha finalizado el anteproyecto del nuevo remolcador** de 82 m de eslora con 1.800 m³ de capacidad de recogida de hidrocarburos y 200 t de BP.



- **En el buque Don Inda se ha actualizado el equipo del sistema de posicionamiento dinámico y se ha instalado un sensor hidroacústico de posición.**
- **En 2019, también hay mejoras para el personal de tierra.** El día 31 de julio de 2019 se publicó en el B.O.E el nuevo convenio de personal de tierra. Este Convenio incluye al personal de tierra de los Centros de Control, de Servicios Centrales y también del personal procedente de la extinta Remolques Marítimos, S.A, permitiendo así la aplicación de las mismas condiciones laborales a todo el personal de la entidad. Asimismo, recoge los incrementos salariales previstos por las distintas Leyes de Presupuestos Generales del Estado. Otras novedades relevantes son la incorporación de un nuevo Protocolo de actuación frente al acoso sexual y la adhesión de Salvamento Marítimo al vigente Plan para la Igualdad entre mujeres y hombres en la Administración General del Estado y en sus organismos públicos. Salvamento Marítimo agradece especialmente a los negociadores de ambos Convenios, tanto a los representantes designados por la dirección, como a la parte social, la implicación y el trabajo desarrollado durante todos estos años para la firma de estos importantes acuerdos para los trabajadores de la entidad.





Fotografía: Eduardo Quintela.

Trabajamos para garantizar una buena coordinación con otros organismos

Adhesión al acuerdo de Bonn

En octubre, España fue admitida como Estado parte del Acuerdo de Bonn para la prevención y lucha contra la contaminación del Mar del Norte por hidrocarburos y otras sustancias peligrosas. Su adhesión se materializó gracias a la decisión adoptada en la sesión ministerial celebrada en Bonn (Alemania) con ocasión del quincuagésimo aniversario de la firma del Acuerdo.

- **España tiene voto y participa de lleno en los compromisos adquiridos.**
- **Cuenta con el reconocimiento internacional.**
- **Asegura una mejora continua en los procesos operativos de prevención y respuesta.**
- **Está al día en la innovación tecnológica de este ámbito.**



SE TRATA DEL **ACUERDO REGIONAL MÁS PRESTIGIOSO** EN EL ÁMBITO DE LA PREVENCIÓN Y RESPUESTA DE LA CONTAMINACIÓN MARINA



La finalidad de este Acuerdo, que fue firmado en Bonn en 1969 y que agrupa a los Estados costeros del Mar del Norte junto con la Unión Europea, es la de ofrecer asistencia mutua y cooperación en la lucha contra la contaminación, de tal manera que se produzca un suministro de información inmediata entre los Estados parte en cuanto se tenga conocimiento de un accidente o de la presencia de hidrocarburos, así como de las valoraciones y acciones emprendidas para combatir la contaminación.

Además, se llevan a cabo tareas de vigilancia para prevenir infracciones de la reglamentación contra la contaminación. Así, el Acuerdo define las Zonas de Responsabilidad para las partes contratantes, algunas de ellas compartidas entre dos y tres Estados.

Los países que forman parte del Acuerdo son Bélgica, Dinamarca, Francia, Alemania, Países Bajos, Noruega, Suecia, Reino Unido y la Unión Europea (adherida en 1983).

España, que fue admitida como país observador en 2003 y cuya opinión y experiencia han sido muy valoradas desde entonces, presentó junto a Francia una propuesta conjunta para que esas Zonas de Responsabilidad fueran ampliadas mediante la inclusión del Golfo de Vizcaya, que sería objeto de vigilancia a través de la delimitación de dos partes.

España, al aceptarse esta propuesta, ha pasado a ser Estado de pleno derecho, logrando con ello tener voto y participar plenamente en la adopción de compromisos, contar con mayor reconocimiento internacional, asegurar una mejora continua en los procedimientos operativos de prevención y respuesta, y estar al día en la innovación tecnológica en este ámbito.



Renovado el plan golfo de Vizcaya

El 9 de diciembre se firmó la renovación del plan Golfo de Vizcaya –plan de colaboración entre España y Francia en caso de siniestro en el Atlántico–.

DOCUMENTO OPERACIONAL QUE PREVE PROCEDIMIENTOS DE OPERACIÓN CONJUNTA ENTRE SALVAMENTO MARÍTIMO Y LA PREFECTURA MARÍTIMA DEL ATLÁNTICO

Jean Louis Lozier, prefecto marítimo del Atlántico y Benito Núñez, director general de la Marina Mercante y presidente de Salvamento Marítimo, firmaron en la localidad bretona de Brest una versión actualizada del plan. Además del Presidente, formaron parte de la reunión el Director de Salvamento Marítimo, José Luis García Lena; y el Director de Operaciones de Salvamento Marítimo, Germán Erostarbe.

Objetivo del Plan: Firmado por primera vez en 1999 y actualizado en 2009, el plan Golfo de Vizcaya es un documento operacional que prevé procedimientos de operación conjunta entre Salvamento Marítimo y la Prefectura Marítima del Atlántico en operaciones de salvamento de la vida humana en la mar, lucha contra la contaminación y asistencia a buques en dificultades en la zona del Golfo de Vizcaya.

Salvamento Marítimo y Cruz Roja Española firman un nuevo convenio de colaboración para los próximos 4 años

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.

En noviembre de 2019, el director general de la Marina Mercante y presidente de Salvamento Marítimo, Benito Núñez Quintanilla, y el presidente de Cruz Roja Española (CRE), Javier Senent García, firmaron un nuevo Convenio en el ámbito de la búsqueda y salvamento de las personas en peligro en la mar y la lucha contra la contaminación marina habiendo sido inscrito en el Registro de Convenios y Encomiendas del Sector Público Estatal y publicado en el Boletín Oficial del Estado de fecha 28 de noviembre de 2019. La noticia publicada en el BOE se traduce en horas de trabajo, muchas ilusiones y mucho esfuerzo por salvar vidas, por salvar la mar. Una combinación muy bien valorada por toda la sociedad que perdura en el tiempo.



El convenio asegurará para los próximos cuatro años la coordinación entre ambos organismos, asegurando una mayor y más eficaz cobertura conjunta de nuestras aguas costeras. Este mecanismo permitirá alcanzar el máximo valor y efectividad en la colaboración entre ambos organismos, debido al total grado de integración de los medios de Cruz Roja en el mecanismo público de atención a las emergencias y a la complementariedad de los recursos.

En la actualidad, unos 1.800 voluntarios y voluntarias de Cruz Roja Española desarrollan su actividad en el Programa de Salvamento Marítimo en todo el litoral peninsular, en ambos archipiélagos y en las ciudades autónomas, como patrones, sotopatronos, marineros-rescatadores o marineros. Forma parte de su hábito y de su cultura el trabajo con los profesionales de Salvamento Marítimo, desde el personal de los Centros de Coordinación de Salvamento, a las tripulaciones de los medios a flote o aéreos.

El convenio aumenta los medios a disposición ofrecidos por Cruz Roja, implementando una nueva base a las 43 ya existentes en el litoral español.

EL CONVENIO ASEGURA UNA MAYOR Y MÁS EFICAZ COBERTURA CONJUNTA



Francisco G. Riesco, Responsable del Programa de Salvamento Marítimo Unidad de Emergencias. Oficina Central.

“La integración de las capacidades que la Cruz Roja desarrolla en materia de salvamento marítimo en el marco del sistema de atención a las emergencias marítimas y lucha contra la contaminación marina forma parte de su propia cultura institucional. Para que estas capacidades sean realmente efectivas deben estar plenamente engranadas en esa estructura superior. Desde ese punto de vista, nuestra colaboración con Salvamento Marítimo se valora como un hecho absolutamente necesario. La relación se encuentra muy consolidada. El nivel de colaboración y coordinación es excelente y la firma del nuevo convenio a cuatro años adapta esta relación tradicional que hasta el presente se renovaba anualmente, al nuevo marco jurídico que establece el vigente ordenamiento legislativo”.



Rafael Bautista, Técnico Superior de Operaciones Especiales y LCC.

“Para entender el trabajo actual de Cruz Roja en cualquier ámbito pienso que es necesario echar la vista atrás y ver la constante adaptación de sus actividades a las necesidades cambiantes de la población a lo largo de su historia. Yo trabajé en Cruz Roja y allí aprendes cada día la manera de trabajar. Cruz Roja pasó de ser la única organización que se dedicaba exclusivamente al salvamento en el mar a ser colaborador de Salvamento Marítimo, adaptándose paulatinamente a las necesidades cambiantes, en lo relativo al despliegue y tipo de embarcación, a medida que Salvamento Marítimo crecía en medios y recursos”.



Joaquín Soriano, Jefe del Centro Nacional de Coordinación de Salvamento (CNCS).

La base de todo esto es el voluntariado con el que queremos trabajar de cerca y facilitar su trabajo con nuevos sistemas informáticos y de formación. Es importante darles visibilidad y reconocimiento a la gran labor que realizan.

Dialogamos con nuestro entorno

Salvamento Marítimo da a conocer a la opinión pública, a través de prensa escrita, televisión, radio, internet y redes sociales, su misión, así como las emergencias atendidas por sus profesionales.

Durante este año, se han realizado las siguientes acciones en materia de comunicación:

- **Lanzamiento de una nueva web** que moderniza la imagen corporativa de Salvamento Marítimo y hace más accesibles los contenidos. Esta web se centra en cuatro ejes: información corporativa, consejos de seguridad náutica, información sobre medio ambiente marino y canal de información para medios de comunicación.
- **Lanzamiento de un nuevo site de Transparencia dentro de la web**, situando a Salvamento Marítimo en la primera posición del ranking de transparencia de DYNTRA de empresas públicas estatales.
- **Coordinación de diversas campañas** con el objeto de impulsar la comunicación en materia de seguridad y medio ambiente:
 - **Campaña en TV** en colaboración con TVE-Clan Tv para la difusión de videos divulgativos en estas materias habiéndose emitido de manera intensiva durante el verano y habiendo llegado a más de 250.000 niños.
 - **Campaña de concienciación de mares limpios:** La campaña se centra en la difusión de mensajes en redes sociales del folleto infantil "Un día de Mar", del decálogo contra las basuras marinas y difusión del vídeo de "Mares Limpios" para niños.
 - **Campaña de seguridad:** #SeguridadNáutica. Consejos prácticos de seguridad para fomentar la práctica segura de la navegación de recreo y los deportes náuticos.
- **#CampañaPonteElChaleco.** Para concienciar sobre la importancia del uso del chaleco salvavidas a la hora de reducir la siniestralidad en la práctica de las actividades náuticas.

- **#SalvaConsejo.** Vídeos en los que aparecen profesionales de Salvamento Marítimo de diferentes perfiles, tales como, controladores, tripulantes de unidades marítimas y aéreas o personal de las bases estratégicas, dando consejos relacionados con la seguridad marítima.

- **Publicación de más de 2.180 tuits, 760 publicaciones en Facebook y más de 100 vídeos en youtube.**

- **Información a medios de comunicación** en relación con emergencias en más de 7.300 ocasiones en el año.

- **Gestión de más de 300 reportajes, entrevistas y elaboración de estadísticas.**

- **Difusión de 16 notas de prensa** con información relevante sobre la actividad de Salvamento Marítimo.

- **Publicación más de 250 mensajes** de carácter interno en la intranet.

- **Redacción y edición de 5 publicaciones institucionales** (memoria, folletos institucionales en castellano e inglés, guía de seguridad, folleto infantil, etc.).

- **Elaboración y difusión de 12 newsletter** con las principales noticias destacadas de cada mes.



Coordinación de actos institucionales

Salvamento Marítimo promueve su imagen mediante la organización de actos, ya sea de manera independiente o en colaboración con Marina Mercante o el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Puede tratarse de presentaciones, inauguraciones, participación en ferias o jornadas de formación. En 2019 ha habido 7 actos institucionales:

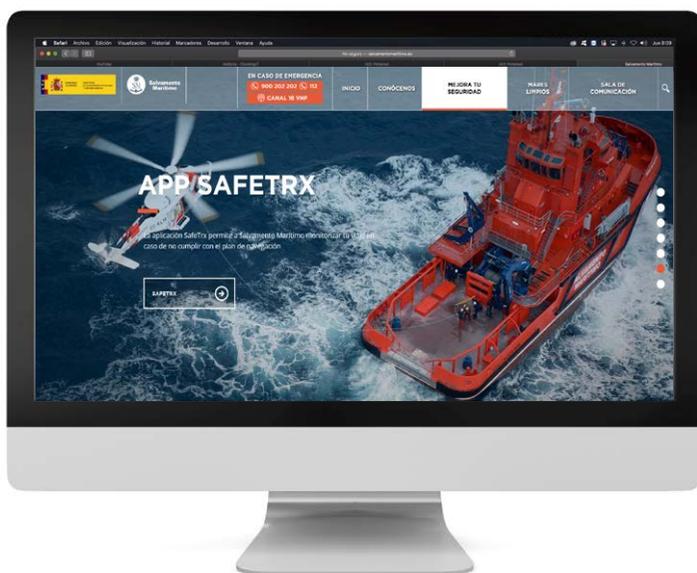
- **Salón Náutico de Barcelona del 9 al 13 de Octubre**, con presencia de la Guardamar Polimnia, recibiendo más de 5.000 visitas.
- **Salón Náutico de Sevilla del 25 al 30 de Junio**, celebrado en el Muelle de las Delicias del Puerto de Sevilla.
- **Conferencia Ministerial de Torremolinos sobre seguridad de buques pesqueros y pesca ilegal no declarada y no reglamentada del 21 al 23 de octubre de 2019 en Torremolinos**. Organizada por la OMI y el Gobierno de España, con el apoyo de la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO) y Pew Charitable Trusts. El Centro Jovellanos y Salvamento Marítimo han participado en la organización del evento.



SALVAMENTO MARÍTIMO REALIZA ACTOS INSTITUCIONALES PARA DAR A CONOCER SU MISIÓN

- **COP 25**, participación en la Cumbre del Clima en el stand del Gobierno de España.
- **Organización del ejercicio POLEX 2019** en el Puerto de Málaga el 19 y 20 de Junio.
- **Proyecto ISAR, consulta preliminar de mercado**. Salvamento Marítimo lanzó una consulta preliminar al mercado para el desarrollo del proyecto iSAR, publicada el 28 de febrero en la plataforma de contratación del Estado.
- **Premios Salvamento Marítimo ODS 14**.
- **Participación de Salvamento Marítimo en el desfile de la fiesta nacional del 12 de octubre**.

HEMOS DISEÑADO UNA
**WEB MÁS ATRACTIVA,
VISTOSA Y ÚTIL ENFOCADA
A TRES TIPOS DE USUARIOS:
CIUDADANOS, PRENSA Y
OTROS ORGANISMOS**



Como resultado de la propia actividad de la empresa y del trabajo del área de comunicación en 2019:

- Se han publicado **57.108 noticias** relativas a Salvamento Marítimo (**230 noticias al día**), de las cuales **2.873 han sido en TV y 12.674 en prensa escrita** y el resto en medios online. **La web ha contado con 178.700 usuarios totales** (489 diarios).
- En **Twitter** se ha llegado a los 60.170 seguidores, casi 5.000 más que el año anterior.
- En **Facebook** se han alcanzado los 71.300 me gusta, casi 4.000 más que el año anterior.
- En **Youtube** los vídeos publicados han contado con 116.000 visualizaciones.
- En **Instagram** se cuenta con 18.000 seguidores.



Por otro lado, Salvamento Marítimo mantiene un diálogo abierto con sus partes interesadas a través de diferentes canales:

- **Canal de Atención al Ciudadano:** Desde su puesta en marcha en abril de 2019, se han atendido más de 280 solicitudes de información.
- **Iniciativas Parlamentarias:** Durante el año 2019 se han respondido 75 iniciativas parlamentarias procedentes del Congreso de los Diputados y del Senado.
- **Portal de Transparencia:** En este periodo se han gestionado 13 preguntas al amparo de la Ley de Transparencia.
- **Innobuzón:** canal recién creado con el fin de recoger ideas e iniciativas del personal enfocadas a la mejora del servicio.
- **Buzón ético:** canal destinado a atender posibles incumplimientos del personal de Salvamento Marítimo.

EN 2019 SE HAN
**PUBLICADO 57.108 NOTICIAS
RELATIVAS A SALVAMENTO
MARÍTIMO (230 NOTICIAS
AL DÍA)**



Fotografía: José María Caballero

Contribuimos a alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible

Salvamento Marítimo está comprometido con los Objetivos de Desarrollo Sostenible, y durante este año ha realizado diversas iniciativas en este sentido.

ODS 14

Los mares y océanos juegan un papel fundamental en la regulación del clima y Salvamento Marítimo, como vimos en apartados anteriores, trabaja intensamente para que éstos gocen de buena salud. En concreto, Salvamento Marítimo tiene encomendada entre sus competencias la limpieza y cuidado de nuestras aguas, mediante diversos programas entre los que cabe mencionar:

- **La respuesta y limpieza ante episodios de contaminación en el mar.**

- **La prevención de la contaminación marina mediante un exhaustivo programa de vigilancia aérea y satelital.**
- Por último, la **divulgación de mensajes destinados a crear una conciencia de sensibilización** que ayude a conservar nuestros mares. En concreto, en este año 2019 se ha realizado una campaña de sensibilización infantil con TVE, una campaña de divulgación ambiental en redes sociales y se ha organizado la 3ª Edición de los Premios de Salvamento Marítimo ODS 14.

LA 3ª EDICIÓN DE LOS PREMIOS SALVAMENTO MARÍTIMO ODS 14 TUVO POR OBJETIVO RECONOCER **INICIATIVAS DE SENSIBILIZACIÓN SOBRE LA PRESERVACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE MARINO**



Salvamento Marítimo contribuye de forma activa con la Agenda 2030 de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas, y en la edición de 2019, los Premios de Salvamento Marítimo estuvieron dedicados al ODS 14 (Objetivo para el desarrollo sostenible).

El objetivo fue destacar personas, asociaciones o empresas que hubieran desarrollado iniciativas encaminadas a la sensibilización sobre la necesidad de preservar el medio ambiente marino y acciones de lucha contra la contaminación.

Se establecieron tres categorías:

- **Premio de Salvamento Marítimo a la mejor contribución al ODS 14 respecto a la conservación de nuestros mares.**
- **Premio de Salvamento Marítimo a la mejor iniciativa de sensibilización para la conservación de nuestros mares, promoviendo el ODS 14.**
- **Premio interno de Salvamento Marítimo a la mejor iniciativa o contribución al ODS 14.**

Los premiados en esta edición han sido Coca Cola, Red de Vigilantes Marinos y la Secretaría Técnica de Salvamento Marítimo.

ODS 13

En relación con su compromiso con el objetivo ODS 13 y el cambio climático, **Salvamento Marítimo realiza un gran esfuerzo con el fin de reducir las emisiones de nuestra propia flota en puerto, habiendo logrado una reducción de un 24% de las emisiones** en puerto respecto a los valores de referencia de 2011.

En su compromiso con el medio ambiente, Salvamento Marítimo participó en el stand conjunto del Gobierno de España en la 25ª conferencia de las partes (Conference of Parties, CoP) de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre el Cambio Climático.

Asimismo participó en la exposición organizada por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en el Paseo de la Castellana.

ODS 2

El personal de Salvamento Marítimo ha contribuido con el objetivo ODS2. Cero hambre realizando una iniciativa conjunta con el Banco de Alimentos.

SALVAMENTO MARÍTIMO @salvamentogob · 16 sept. 2019
 Desde **Salvamento Marítimo** nos unimos a la campaña **#ODSéate**, la iniciativa para celebrar el cuarto aniversario de la adhesión de España a la Agenda 2030 de Desarrollo Sostenible de @ONU_es y sus 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). @Agenda2030Esp
#ODSéate tú también!



9 29

SALVAMENTO MARÍTIMO @salvamentogob · 18 sept. 2019
 Conservar y utilizar de forma sostenible los océanos, los mares y los recursos marinos es el **#ODS #Objetivo de Desarrollo Sostenible nº 14** de la **#Agenda2030**. En **#SalvamentoMarítimo** estamos especialmente comprometidos con él. bit.ly/2m06Muu
#ODSéate #Soy2030



3 16

SALVAMENTO MARÍTIMO @salvamentogob · 19 sept. 2019
 Hace 4 años, 193 países nos comprometimos con la **#Agenda2030** de **#NacionesUnidas**. ¡Tú formas parte de esta transformación! Conoce los 17 **Objetivos de Desarrollo Sostenible** y pasa a la acción. Cuando unimos nuestras acciones tenemos el poder de transformarlo todo! **#ODSéate**

Durante este año, Salvamento Marítimo se sumó en 2019 a la campaña CAMPAÑA #ODSéate puesta en marcha por el Alto Comisionado para la Agenda 2030 para celebrar el cuarto aniversario de la adhesión de España a la Agenda 2030 de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas e impulsar el crecimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).

Priorizamos la seguridad de nuestros trabajadores

Salvamento Marítimo continúa priorizando la seguridad, desde los Centros de Coordinación de Salvamento hasta los medios marítimos de todo tipo, desde las salvamares hasta los buques, atentos a las nuevas necesidades y estándares de seguridad basándose en las nuevas tecnologías y actualización de equipos que están quedando antiguos por cambios tecnológicos o claramente obsoletos por las nuevas normativas y buscando un sistema de trabajo más racional y con mayor apoyos desde Servicios Centrales.

Salvamento Marítimo ha procedido en varias bases de salvamares a una importante renovación de las instalaciones en tierra con el suministro de nuevos módulos con mayores estándares de calidad, habitabilidad y mejora en las condiciones generales de trabajo y manteniendo en todas ellas una imagen corporativa semejante. También se ha priorizado, donde ha sido posible llegar a acuerdos con la Autoridades Portuarias o Comunidades Autónomas, las instalaciones fijas en locales permanentes dentro de las zonas portuarias. Se está pendiente de varias acciones en ese sentido que mejoraran las bases de las unidades.

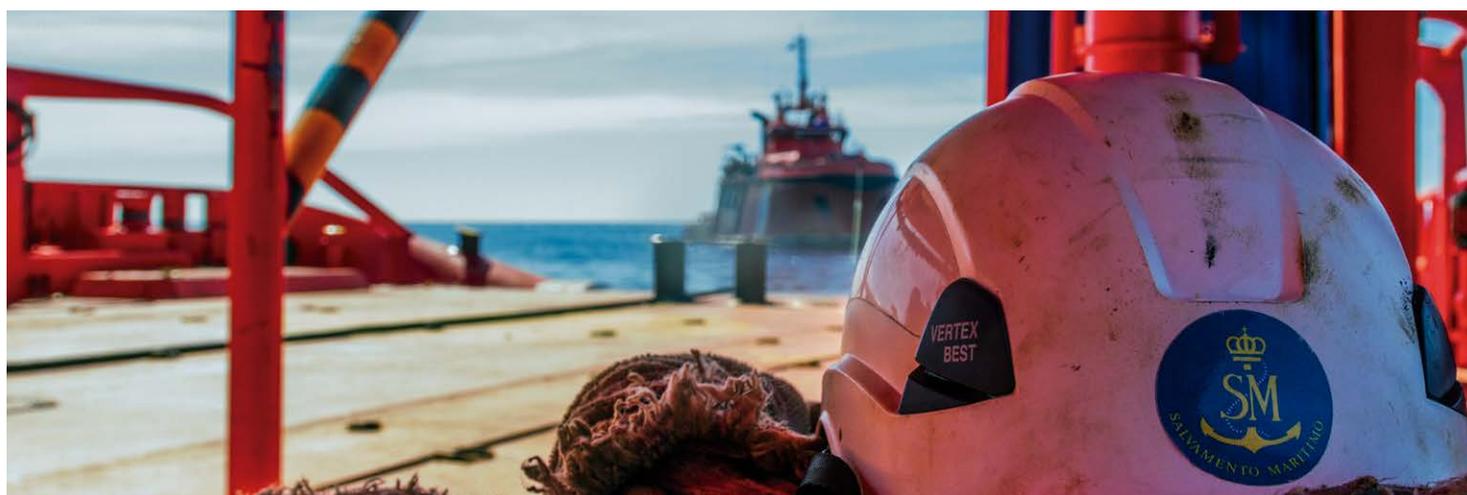
Se ha incidido durante el último año en los cursos de formación para las tripulaciones de buques y guardamares sobre aspectos importantes en la seguridad con la preparación de cursos diseñados en dos fases: una primera fase utilizando el sistema de e-learning apoyado desde el Centro de Jovellanos y una segunda fase con clases prácticas y

presenciales en cada buque, en las que participa la tripulación y formadores del Centro Jovellanos. Este es el caso del curso de trabajos en altura que tan buena aceptación ha tenido entre las tripulaciones y que ha servido para revisar importantes aspectos de seguridad ayudando a mejorar y actualizar los equipos de seguridad necesarios en cada unidad según sus especiales características. La buena acogida de este sistema ha dado pie a la preparación de nuevos cursos que incidan sobre otros aspectos de la seguridad en toda la flota.

También se han mejorado los equipos de comunicaciones para las embarcaciones auxiliares y trabajo en cubierta en buques y Guardamares. Se trata de equipos de última generación que garantizan una fiabilidad total de las comunicaciones así como una total seguridad y ergonomía. Estos nuevos equipos ya probados en todo tipo de unidades, ya son el nuevo estándar de suministro en la equipación de las nuevas Salvamares.

Por otra parte se ha contratado a una empresa de psicólogos profesionales para dar apoyo a todo el personal de la Sociedad, que incluye no solamente al personal de flota como hasta ahora, dando actualmente el apoyo psicológico al personal de CCS y SSCC, con un teléfono de emergencia 24 horas, atención directa y presencial en caso de necesidad y continuos webinars con acceso a todo el personal sobre temas relacionados en el trabajo en Salvamento Marítimo.

Salvamento Marítimo también continúa con la implantación en la flota el uso de tabletas para la gestión y almacenamiento de la documentación sobre seguridad, con un sistema de actualización de contenidos automático que permite el visionado documentación sobre seguridad, acceso a cursos, videos de formación, etc.





Fotografía: Lucía Pérez

Nos formamos para dar una mejor respuesta

Formación

Durante el año 2019 se ha continuado con el modelo de Plan de Formación que se ha venido desarrollando durante los últimos años.

Dentro de una planificación global, se ha mantenido la separación de las acciones formativas entre el personal de Tierra y el personal de Flota, intentando llegar al mayor número de colectivos posible.

Durante el año 2019, entre los diversos grupos profesionales que componen el personal de Tierra, se ha dedicado una especial relevancia a las acciones formativas orientadas a atender las necesidades emocionales de los trabajadores, facilitando herramientas prácticas para la mejora de la comunicación y la gestión emocional, como por ejemplo la gestión del estrés, la toma de decisiones, entrenamiento en habilidades para escuchar activamente, empatía, etc. Dentro de este proyecto, se han personalizado los contenidos para el colectivo que desarrolla su trabajo en los Centros de Control de Tráfico, incidiendo más en temas relacionados con la comunicación en situaciones de crisis y emergencias, la gestión emocional en situaciones críticas y la Comunicación con familiares y afectados durante una emergencia.

EL TOTAL DE ACCIONES FORMATIVAS IMPARTIDAS A LO LARGO DEL AÑO 2019 HA SIDO DE 67, REPARTIDAS DE LA SIGUIENTE MANERA: 22 PARA EL PERSONAL DE TIERRA Y 45 PARA EL PERSONAL DE FLOTA

EL TOTAL DE TRABAJADORES DE SALVAMENTO MARÍTIMO QUE HAN PARTICIPADO EN CURSOS HA SIDO DE 702, REPARTIDOS ENTRE 212 DE TIERRA Y 490 DE FLOTA

Ejercicios

Los simulacros tienen como objetivo entrenar a los efectivos y evaluar y reforzar la cooperación operacional en el salvamento y la lucha contra la contaminación entre todas las administraciones implicadas. Son importantes para evaluar la capacidad de respuesta ante una emergencia. Una buena coordinación solo se consigue mediante la realización de ejercicios conjuntos y periódicos.

24-26/04/2019 | "STRAIT 2019" Marruecos

Ejercicio celebrado en las proximidades del puerto de Tánger en el que se simuló una evacuación masiva de un ferry. Los medios españoles que participaron en el ejercicio fueron la Guardamar Concepción Arenal y el helicóptero Helimer con base en Jerez. En el ciclo de ponencias celebradas en Tánger, el Director de Operaciones de Salvamento Marítimo, Xaquín Maceiras, explicó los procedimientos e intervención en emergencias SAR de los medios españoles. La Delegación Española también estaba formada por el Director General de la Marina Mercante, Benito Núñez; el Director de Salvamento Marítimo; José Luis García Lena; el Jefe del Centro Nacional de Coordinación de Salvamento; Joaquín Soriano; y el Jefe del Centro de Coordinación de Salvamento de Tarifa, Adolfo Serrano.

NO PARAMOS DE FORMARNOS, ESPECIALIZARNOS Y ENTRENAR PARA SOLUCIONAR TU EMERGENCIA



08/05/2019 | MARSEC-19

Ejercicio organizado por la Armada Española al objeto de fomentar la colaboración y el conocimiento mutuo entre las diferentes instituciones, organismos y agencias implicados en la acción del Estado en el ejercicio de sus competencias en la mar, mediante el planeamiento y conducción de operaciones de seguridad marítima en los espacios marítimos de interés que para la edición del ejercicio en 2019, constó de 12 escenarios repartidos a lo largo de la geografía española.

26-31/05/2019 | Cartago 2019

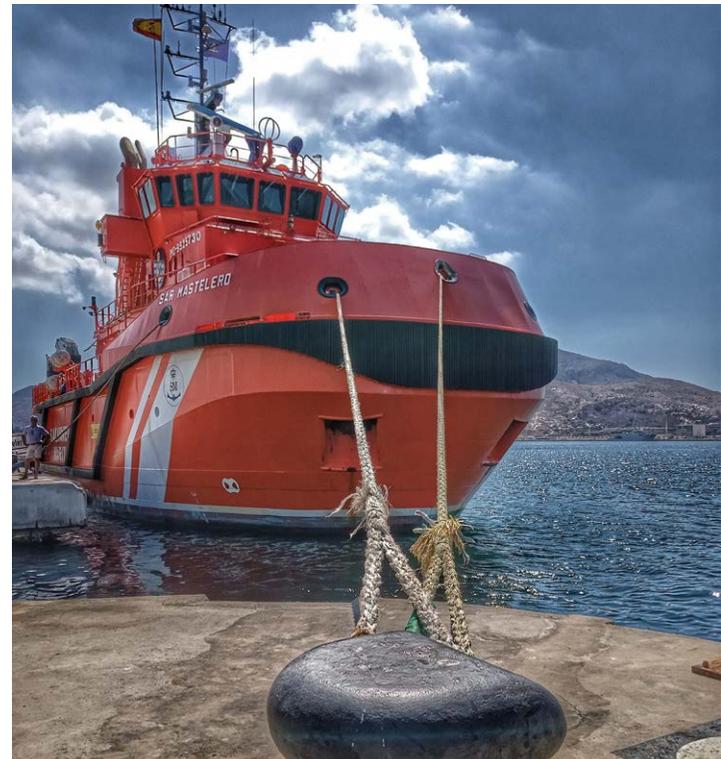
Ejercicio organizado por la Armada Española que contó con la participación de unidades aéreas y de superficie de Salvamento Marítimo. Se simuló la asistencia a un submarino militar clase S70 de la Armada con el que se había perdido la comunicación en aguas de Cartagena.

El ejercicio se dividió en dos etapas, una fase simulada o "CPX" (Command Post Exercise) y una fase real "LIVEX. Los medios de Salvamento Marítimo que participaron en el ejercicio fueron el buque Clara Campoamor, la Salvamar Mimosa y un helicóptero.

09/10/2019 | Ejercicio Plan Golfo de León 2019

El supuesto, enmarcado en el Plan Golfo de León, tuvo lugar en las cercanías del Cabo Leucate, en aguas del sur de Francia. El buque portacontenedores Grande Siou había salido del puerto de Sète el 8 de octubre de 2019 a las 12:00 hora local. Pocos minutos después, se producía un incendio a bordo. El capitán no informaba a las autoridades francesas y trataba de controlar el fuego con la tripulación, lo que resultaba ineficaz y el fuego se extendía rápidamente. Finalmente se decidió evacuar el barco e informar a CROSS MED. Durante la noche, el Grande Siou se hundía cerca de Port-la-Nouvelle, se producía una supuesta contaminación marina y varios contenedores estaban a la deriva en las proximidades de la posición de los restos.

Sobre este supuesto participaron el buque Punta Mayor, el avión Sasemar 101, la Base Estratégica de Castellón y de A Coruña; y los Centros de Coordinación respectivos, CCS Barcelona, CCS Valencia y CNCS para poner en práctica nuestra colaboración con los medios franceses.





24/10/2019 | Ejercicio de lucha contra la contaminación en Huelva

El 24 de octubre se celebró POLEX HUELVA 2019. Este ejercicio provincial de lucha contra la contaminación se desarrolló en las zonas I y II de servicio del Puerto de Huelva, con origen en el área de la monoboya de descarga de crudo operado por CEPSA Petronuba, contemplándose un escenario de contaminación marina por hidrocarburos. En el ejercicio participaron, por encontrarse implicados en los distintos Planes Interiores Marítimos y el propio Plan Marítimo Nacional, CEPSA, la Autoridad Portuaria de Huelva y el CCS Huelva. Los medios aportados por Salvamento Marítimo fueron el buque Clara Campoamor y la Salvamar Alkaid.



19-20/11/2019 | Ejercicio nacional Porex 2019

El Servicio de Operaciones Especiales y Lucha Contra la Contaminación organizó en Málaga el ejercicio nacional de prevención y respuesta a la contaminación marina accidental por hidrocarburos POLEX 2019. El ejercicio consistía en un vertido de 510 m³ de IFO 180 ocasionado tras a la colisión de un buque portacontenedores y un granelero.

El ejercicio se dividió en dos días: el primer día fue dedicado a las labores de Salvamento y el segundo día a la lucha contra la contaminación. De acuerdo con el Plan Marítimo Nacional (Orden FOM/1973/2014) se activó el nivel 2 emergencias, constituyéndose la estructura de respuesta y coordinación establecida, entre las distintas administraciones, organismos e instituciones involucradas y comprobándose los procedimientos operativos.





Fotografías superiores de Jesús Mérida y central de Alejandro Cañones Peralta.

Formamos a gente extraordinaria

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.

EN 2019 SE HAN REALIZADO **327 CURSOS**, FORMÁNDOSE UN TOTAL DE **2.894 PERSONAS**, DE LAS CUALES **2.458 HOMBRES Y 436 MUJERES**

El total de acciones formativas impartidas a lo largo del año 2019 ha sido de 94 cursos, en los que han participado un total de 858 trabajadores y trabajadoras de Salvamento Marítimo.

Durante este año, el Centro Jovellanos ha seguido manteniendo un notable peso específico en la política de formación entre el personal de la Sociedad, desarrollando diversos proyectos formativos en los que de forma combinada entre la metodología online y la formación presencial ha conseguido llegar a un elevado número de tripulantes impartiendo materias relacionadas con la seguridad y la prevención de riesgos para el desarrollo de los diversos trabajos que se efectúan a bordo de las distintas Unidades que componen la Flota de Salvamento Marítimo.

De la misma forma, también habría que destacar la relevancia que se está otorgando desde este Centro al desarrollo de acciones formativas a través de la metodología online tanto para personal de Salvamento Marítimo como para alumnos externos. Dicha enseñanza está encaminada a ser en el futuro un punto clave dentro de la formación de la Sociedad.

EN EL CENTRO JOVELLANOS OTORGAMOS RELEVANCIA A LA **METODOLOGÍA ONLINE**



Actividades destacadas en 2019

Como novedades en este año, cabe destacar lo siguiente:

1. Plataforma de simulación de realidad virtual

En la vanguardia de la innovación, el Centro Jovellanos activa su Plataforma de simulación de realidad virtual para formar a los profesionales que actúan en emergencias, protagonizando situaciones críticas en un entorno seguro, controlado, aplicando los protocolos del Sistema de la Gestión de Incidentes (Incident Command System. ICS). El entrenamiento con simulación de realidad virtual recrea escenarios de emergencias escalables en su complejidad y recurrentes, activando diferentes entornos: marítimos, portuarios, industriales, urbanos, forestales y aeroportuarios.

2. Renovación de certificados STM personal operativo de Salvamento Marítimo

Como proyecto estrella de CESEMI Jovellanos durante el 2019 hay que señalar el desarrollo y la gestión de la plataforma para la renovación de los Certificados STM para el personal operativo de los Centros de Control; esta renovación se consigue a través de un proceso formativo continuo mediante el cual hay que superar un mínimo de 18 horas teóricas y 6 horas de ejercicios realizados en un simulador STM homologado.



Carlos Fernández Salinas, Jefe de Área VTS Centro Jovellanos.

LA FORMACIÓN CONTINUA COMO **CONDICIÓN PARA LA RENOVACIÓN** DE CERTIFICADOS PROFESIONALES

“Tiempo atrás, la formación de un profesional culminaba con la obtención de un certificado que le permitía su incorporación al mundo laboral. Una vez conseguido, el reciclaje profesional recaía en la voluntad del interesado. Hoy en día el paradigma ha cambiado. Nuestra sociedad exige procesos que faciliten la actividad económica al tiempo que salvaguarden la seguridad de las personas y el entorno, de ahí que en un gran número de sectores el reciclaje profesional haya pasado a ser obligatorio. A través del IALA, los servicios de tráfico marítimo han incorporado un proceso de formación continua como condición necesaria para la renovación de los certificados profesionales. En el año 2019, el Centro Jovellanos ha comenzado a impartir esta formación, combinando las modalidades presencial y online, siempre con el ánimo de contribuir a la labor esencial que desde los centros de Salvamento Marítimo se realiza a diario”.

El proceso de renovación de certificados STM del personal operativo de Salvamento Marítimo se lleva a cabo de acuerdo a lo establecido en la Resolución de 11 de febrero de 2019, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se modifica la de 6 de julio de 2011, delegando en el Centro Jovellanos, de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, la impartición de los cursos (BOE núm. 64, 15/03/2019) y disponiendo además del reconocimiento internacional de IALA-AISM (International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities) para expedir certificados de los cursos IALA V-103/1, IALA V-103/2, IALA V-103/4 y IALA V-103/5. La formación se desarrolla desde el Campus Virtual del Centro Jovellanos complementada con prácticas en simulador VTS homologado.

3. Planificación y Búsqueda asistida por SARMAP para personal de Centros de Coordinación de Salvamento Marítimo (CCS)

Desde el Centro Jovellanos entendemos que la enseñanza referente al SARMAP debe ser un proceso formativo dinámico que se nutra directamente de la experiencia de profesionales de diferentes CCS. Se trata de un sistema de aprendizaje bidireccional que permite recoger directamente el conocimiento del personal de operaciones para posteriormente diseminarlo entre los participantes en los cursos, utilizando para ello el **Campus Virtual de SASEMAR**, herramienta que desde 1998 ha sido clave en la transmisión de conocimiento dentro de Salvamento Marítimo.

4. Cursos de Prevención de riesgos para trabajos en altura en unidades de flota

El objetivo principal de esta formación es que las tripulaciones de los buques y embarcaciones de Salvamento Marítimo realicen a bordo los trabajos en altura en condiciones óptimas de seguridad, aplicando las maniobras básicas de posicionamiento en zona de rescate en caso de transferir personas desde embarcaciones auxiliares a la cubierta del buque, maniobras de asistencia a compañeros/as, así como los procedimientos de acceso y descenso de los palos, con riesgo de caída, mediante posicionamientos con puntos de anclaje.

5. Homologación para impartir "Formación Avanzada para los buques regidos por el Código IGF"

El Centro Jovellanos está homologado por la Dirección General de la Marina Mercante (Resolución de 20 de junio de 2019) para impartir "Formación Avanzada para los buques regidos por el Código IGF".

6. Formación para los profesionales de emergencias de aeropuertos internacionales

El Centro Jovellanos presta servicio técnico y apoyo a la empresa germano-americana Strategic Fire Solutions (SFS), que imparte formación contra incendios en las instalaciones del Centro a profesionales de los servicios de emergencias que actúan en complejos industriales y aeropuertos de Europa y Asia. Durante el 2019 se han desarrollado 9 cursos para un total de 132 profesionales.

7. Alquiler del sistema completo de campana húmeda

El Centro Jovellanos colabora con la Dirección de Operaciones de Salvamento Marítimo en la gestión contractual de alquiler del sistema completo de campana húmeda, para que las escuelas públicas de buceo profesional de titularidad pública realicen las prácticas del R.D. 1073/2012 que establece el título de Técnico en Operaciones Subacuáticas e Hiperbáricas y fija sus enseñanzas mínimas, en las que se especifica la realización del módulo formativo "Inmersión en campana húmeda". Este módulo incluye prácticas de inmersión, actuación en caso de emergencia y manejo del sistema de arriado e izado de campana húmeda.

8. Estudios de maniobrabilidad de buques en puerto

El Centro Jovellanos presta asistencia técnica a la ejecución de obras de infraestructura portuaria, ensayos de maniobrabilidad de buques en puerto, estuarios y ríos, así como a proyectos medioambientales relacionados con la contaminación marina y la supervivencia en la mar. A lo largo del 2019 se han desarrollado 2 estudios para puertos españoles y 2 para puertos internacionales.

9. Jornada "Procedimientos operativos de buceo de rescate subacuático para los Servicios de Bomberos"

Celebrada los días 25 y 26 de marzo 2019, con el objetivo de convocar a 34 responsables de unidades de buceo de rescate subacuático de los parques de bomberos públicos de distintos puntos de España, para conseguir la armonización de procedimientos operativos de intervención en buceo de rescate subacuático.

10. Jornada preparatoria del Ejercicio MRO

Desarrollada el 5 de noviembre con la participación de personal directivo de la DGMM, Capitanes Marítimos, personal de la Dirección de Atención de Emergencias y Meteorología del Gobierno Vasco y de la Autoridad Portuaria de Bilbao, Director de Operaciones, Jefes de Centros de Coordinación y personal del Centro Jovellanos.

11. Procedimientos de seguridad y emergencia en operaciones marítimas para el Grupo Especial de Operaciones de la Policía Nacional (GEO)

El Grupo Especial de Operaciones de la Policía Nacional (GEO) que lucha contra el narcotráfico, el terrorismo internacional o secuestros con rehenes, ha realizado un curso específico de formación en el Centro Jovellanos para obtener una mayor seguridad a la hora de afrontar sus arriesgadas y complicadas misiones.

12. Formación para la Policía de Dubai

La Sociedad de Salvamento ha dado respuesta, a través del Centro Jovellanos, a la demanda formativa solicitada por la Policía de Dubai, diseñando un programa formativo a medida para dotar al personal de las competencias que le permita asumir los deberes y responsabilidades regulados en el Código PBIP. En septiembre de 2019 se ha impartido, en las instalaciones de Dubai Police, el "Course of proficiency for shipboard personnel with designated security duties", ajustado al curso IMO 3.19 y a la Regla VI / 6, section A-VI / 6, Tabla A-VI / 6-2 del Código de Formación STCW 78/95 enmendado, formándose un total de 24 alumnos.

13. Alquiler de instalaciones

Desde enero a diciembre 2019, ininterrumpidamente, se han gestionado alquileres para el uso de las instalaciones del Centro Jovellanos: Supervivencia en la mar (piscina y cámara hiperbárica) para desarrollar prácticas subacuáticas por empresas que están certificadas para impartir cursos de buceo profesional en distintos niveles de capacitación (recolector de recursos marinos, suministro de oxígeno, soporte vital y desfibrilador externo semiautomático) Instalaciones de lucha contra incendios para realizar ensayos y pruebas por los fabricantes nacionales e internacionales de espumas contra incendios. Así mismo también se han realizado pruebas de caudalímetros.

14. Nuestros Simuladores Marítimos, plataforma innovadora en la EMSN

Nuestros Simuladores Marítimos están integrados en la European Maritime Simulators Network (EMSN), conocida en el entorno marítimo como "The European virtual sea", para interactuar conjuntamente con otros centros de formación europeos, con el fin de ser una plataforma formativa para los profesionales marítimos, desarrollando ejercicios realistas a gran escala en tiempo real y proyectos de investigación que contribuyan a crear un sector marítimo seguro y más eficiente.



En junio 2019, la EMSN organizó desde el Centro Jovellanos, un ejercicio pionero para abrir las puertas en la formación de operadores VTS a nivel internacional, en el que han colaborado Alemania, Suecia y España. En el mes de octubre se realizaron dos ejercicios: "Navegación por el DTS West Channel" y "Operación SAR", involucrando a 12 buques tripulados de 5 centros europeos para realizar desde un mercante una búsqueda MOB (hombre al agua!). En diciembre se celebró en la ciudad portuaria de Hamburgo, el European Maritime Simulator Network-Annual Meeting que centró uno de sus puntos de atención, en la marcha de los nuevos proyectos de la creciente EMSN, destacando: la relevancia de los ejercicios con MASS, el desarrollo de targets semiautónomos, la consolidación de la EMSN para realizar pruebas de certificación o el desarrollo de ejercicios estandarizados que puedan ser reconocidos por las Autoridades Marítimas para distintos fines.

EL CENTRO ABRE LAS PUERTAS EN LA FORMACIÓN DE OPERADORES VTS A NIVEL INTERNACIONAL

15. Reportajes de medios de comunicación

La Televisión del Principado de Asturias (TPA) el 20 de marzo, emitió un reportaje sobre nuestra actividad formativa diaria, con nuestro Director, Julián Camus, que mostró lo importante que es la formación para tomar decisiones seguras en situaciones de emergencia, aprovechando las maniobras que nuestros compañeros de las embarcaciones de Salvamento Marítimo, estaban realizando en las prácticas del curso Botes de Rescate Rápidos. El 15 de febrero el equipo del programa TVE "Aquí la tierra" realizó la grabación en las instalaciones del Centro Jovellanos para el reportaje que emitió el 22 de febrero sobre los duros entrenamientos de Salvamento Marítimo.

16. Plan de Comunicación del Centro Jovellanos

El 30 de julio de 2019, el Director del Centro Jovellanos presentó el Plan de Comunicación al Director de Salvamento Marítimo, al Director de Operaciones y a todo el personal del Centro, cuyo objetivo estratégico es la creación y consolidación de imagen de marca para sus audiencias internas y externas sentando unas bases que unifiquen la imagen y las comunicaciones del centro.

Apostamos por la innovación como motor de mejora

En 2019, Salvamento Marítimo en su estrategia de I+D+i ha participado en las siguientes iniciativas y proyectos internacionales.

Proyecto ISAR

El **Programa Integral de Innovación de Salvamento Marítimo iSAR** es un ambicioso proyecto que permitirá a Salvamento Marítimo **consolidar su posición como organismo de referencia a nivel internacional** en los servicios de salvamento y rescate, de lucha contra la contaminación y de seguridad marítima.

En relación a este proyecto de innovación en 2019 se ha realizado una consulta preliminar al mercado y se ha presentado la solicitud de Fondos FEDER al Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades.

El Programa tiene como objetivo último **mejorar la eficacia de los servicios prestados**, incorporando tecnologías de última generación a través de sensores inteligentes de altas prestaciones



de detección y seguimiento. Estas nuevas capacidades permitirían una gestión más eficiente de las emergencias de rescate y de contaminación en el mar que coordina Salvamento Marítimo, logrando una reducción de los tiempos de respuesta y una gestión



MÁS DE 50 EMPRESAS INTERESADAS

- Medios aéreos con sensores inteligentes y comunicaciones digitales de gran capacidad.
- Aeronaves no tripuladas con sensores inteligentes, capacidad de embarque y comunicaciones digitales de gran capacidad.
- Medios marítimos con sensores inteligentes y comunicaciones digitales de gran capacidad.
- Estaciones de control de tierra.
- Red de comunicaciones digitales de gran capacidad.

EL PROYECTO ISAR INCLUYE SENSORES, DRONES Y COMUNICACIONES DIGITALES DE GRAN CAPACIDAD

más adecuada y segura de los recursos. Asimismo las tecnologías innovadoras mejorarían la seguridad marítima y la prevención de la contaminación.

El Programa incluye el desarrollo de **unidades aéreas no tripuladas** de altas prestaciones. Asimismo incorpora el desarrollo de sistemas de misión para plataformas aéreas y marítimas formados por la **integración de sensores inteligentes** que permita detectar e identificar, tanto de día como de noche, naufragos, objetos a la deriva y sustancias contaminantes en alta mar; y hacer el seguimiento de atmósferas tóxicas y peligrosas, emisiones atmosféricas procedentes de los buques y contaminaciones en la superficie marina. Estos sistemas deberán operar dentro de una emergencia como una red de información.

Proyecto "AT-VIRTUAL"

AT-VIRTUAL tiene como objetivo acelerar la digitalización de los Centros de Capacitación en Seguridad Marítima (MSTC) en el Área Atlántica, a través de la introducción de nuevas tecnologías emergentes relacionadas con la Industria 4.0 (*Internet of things, Big Data / Data Analytics y Vision Technologies*) en sistemas de capacitación basados en simulación, contribuyendo a abordar de manera más efectiva y eficiente la seguridad marítima en el Área Atlántica.

Proyecto "EUCISE 2020"

Proyecto de intercambio de información entre agencias europeas con competencias en la seguridad marítima, en el que participan más de 15 países e instituciones europeas unidas para tener una vigilancia marítima y de fronteras coordinadas en Europa con el objetivo de la Seguridad Marítima (SAFETY&SECURITY).

Proyecto "LASH FIRE"

Evaluación legislativa de los riesgos de seguridad contra incendios e innovaciones en el entorno de buques Ro-Ro. LASH FIRE reúne la experiencia relevante para cubrir el desafío de desarrollar y demostrar nuevos procedimientos e innovaciones técnicas para la aplicación

marítima. La ambición de los flujos del proyecto está en línea con la de la OMI y otros organismos reguladores para mejorar en gran medida la seguridad de los buques ro-ro. Además, LASH FIRE proporciona conocimiento de la industria europea para abordar los desafíos técnicos de estas reglas actualizadas, mejorando los astilleros, los proveedores de sistemas y otras industrias para desarrollar y construir barcos más seguros y competitivos para el transporte sostenible.

Se espera que el proyecto fortalezca significativamente la protección contra incendios independiente de los buques ro-ro y reduzca la frecuencia de incendios de buques ro-ro en un 35% y el número de muertes en un 45%.

Proyecto "European Coast Guard Academy Network (ECGFA NET III)"

La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima participa en el desarrollo de la cooperación en materia de formación entre las organizaciones europeas de funciones de guardacostas. La Italian Coast Guard lidera la preparación del marco de cualificaciones sectoriales y la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima es responsable del Programa de Intercambio ECGF que brinda la oportunidad de aprender sobre las actividades operacionales del país receptor durante un intercambio profesional de una semana o de adquirir los conocimientos y habilidades necesarios a través de cursos personalizados.

Proyecto "STM Validation Project"

El objetivo global es validar el concepto de Gestión de Tráfico Marítimo (STM). Se realizará a la práctica mediante el establecimiento de zonas de pruebas de la Gestión del Tráfico Marítimo a gran escala en la región nórdica y en el Mar Mediterráneo. También se establece una infraestructura para el intercambio de información en estas zonas de prueba.

Proyecto "Core LNGas Hive - Core Network Corridors and Liquefied Natural Gas"

El proyecto desarrolla una cadena logística integrada, segura y eficiente para el suministro de gas natural licuado, GNL (small scale y bunkering) como combustible en el sector transporte, especialmente marítimo, en la Península Ibérica. CORE LNGas hive contribuye a la descarbonización de los corredores europeos del Mediterráneo y del Atlántico y es un paso más en la carrera de disminución de emisiones, el fomento de energías limpias para el transporte y cuidado del medioambiente impulsado por la Unión Europea.

Comprometidos con la transparencia, planificación y el buen gobierno

Durante el año 2019, destacamos las siguientes medidas de buen gobierno:

Planificación estratégica

Plan Interanual de Actuación 2019-2021

La planificación interanual de Salvamento Marítimo, se recoge en el Plan Interanual de Actuación 2019-2021 aprobado por José Luis Ábalos Meco, entonces Ministro de Fomento; ahora Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. El Plan se alinea con la política de transporte marítimo de la UE definidas en la Declaración Ministerial de La Valeta y tiene por objeto reforzar el servicio público de salvamento de la vida humana en la mar y la lucha contra la contaminación del medio marino. El Plan se articula en tres ejes estratégicos: Competitividad, Descarbonización y Digitalización, al que se ha incorporado un cuarto eje de Mejora y se desarrolla mediante Planes Anuales de Actuación.

Plan Anual de Actuación 2019

El Plan Interanual de Actuación se despliega en planes anuales. En concreto, para este año, en el Plan Anual de Actuación de 2019 de Salvamento Marítimo se establecen las actuaciones a desarrollar para lograr la consecución de los objetivos establecidos en cada uno de los cuatro ejes que se definieron en el Plan Interanual de Actuación 2019-2021. El seguimiento de este plan se realiza trimestralmente, habiendo alcanzando al finalizar el año un nivel de consecución global del 88%.

- **Competitividad, servicios eficaces y eficientes: 86%**
- **Descarbonización y Sostenibilidad: 83%**
- **Digitalización e Innovación: 87%**
- **Mejora de la Gestión Interna de la Organización: 93%**

PLANIFICACIÓN Y SEGUIMIENTO: HERRAMIENTAS CLAVES PARA EL LOGRO DE LOS OBJETIVOS ESTRATÉGICOS Y LA MEJORA DEL DESEMPEÑO

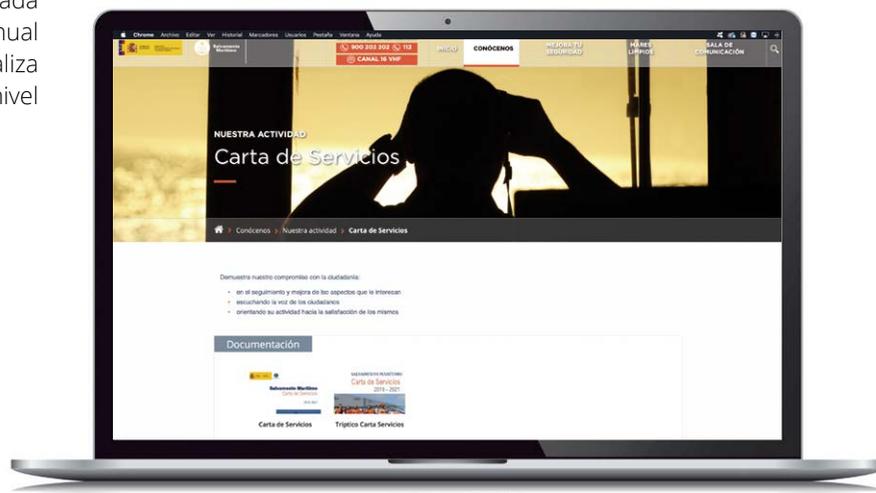
Site de transparencia

Con el fin de dar a conocer la gestión de la entidad a la ciudadanía, Salvamento Marítimo ha lanzado en 2019 un site propio de transparencia en su página web con numerosos documentos sobre su actividad, planificación, presupuestos, etc. La publicación de toda la información recopilada en este site ha posicionado a Salvamento Marítimo en la primera posición del ranking de transparencia de DYNTRA de empresas públicas.

“Nº1 en el ranking de transparencia de DYNTRA de empresas públicas estatales”

Carta de servicios

Salvamento Marítimo ha publicado este año la Carta de Servicios en donde da a conocer los servicios que presta y los compromisos que adquiere con los ciudadanos.



Calidad y medio ambiente

En 2019 se han realizado las auditorias de seguimiento de las certificaciones de los Sistemas de Gestión de Calidad y de Medio Ambiente, según los requisitos de las normas UNE-EN ISO 9001:2015 y UNE-EN ISO 14001:2015.

QUEREMOS MEJORAR
CADA DÍA Y POR ESO
TENEMOS UN SISTEMA
INTEGRADO DE GESTIÓN:
UNA HERRAMIENTA QUE NOS
AYUDA EN LA MEDICIÓN Y
EL SEGUIMIENTO

Para mejorar el seguimiento del Plan de actuación Anual 2019 se desarrollan indicadores y se definen valores límite. El seguimiento de estos indicadores ha contribuido a la mejora en el proceso de toma de decisiones. Esto junto con el análisis del contexto, las partes interesadas y el análisis DAFO han permitido que trabajemos durante el 2019 orientados a la ciudadanía y sus necesidades y expectativas.

Más participación: escuchamos

En 2019 hemos puesto en marcha **dos buzones: el de Atención al Ciudadano, para acercarnos a las opiniones de la ciudadanía** sus reclamaciones, quejas o sugerencias, y **el Innobuzón, para fomentar la participación del personal de Salvamento Marítimo** en la innovación y la mejora de la gestión de calidad y medio ambiente.

Partes interesadas Salvamento Marítimo



Contamos con la satisfacción de los usuarios y la ciudadanía

Satisfacción de los usuarios

Salvamento Marítimo analiza la satisfacción de los usuarios con los servicios prestados. Los resultados de este año muestran que el 99% de las personas atendidas están satisfechas o más que satisfechas. Según la percepción de los usuarios, los aspectos que mejor han funcionado son el trato del personal y la rapidez y efectividad. Estos aspectos vienen a corroborar la calidad de las personas que forman Salvamento Marítimo y la implicación del personal en el cuidado de la mar y sus personas en situaciones de riesgo.

Premios recibidos

La ciudadanía reconoce la labor que Salvamento Marítimo presta. En concreto, en el año 2019 Salvamento Marítimo ha recibido 6 premios los cuales llenan de orgullo a sus trabajadores:

- Premio especial Conecta 30 Aniversario de Canal Sur, reconoce la labor ejemplar de Salvamento Marítimo desde su fundación en 1992.
- Cruz de los Servicios Distinguidos, otorgado a Salvamento Marítimo por el Consejo General de Relaciones Industriales y Licenciados en Ciencias del Trabajo, en virtud de los méritos contraídos en su ámbito de actuación.
- Metopa al Buque de Salvamento Punta Mayor otorgado por el Puerto de Barcelona para reconocer la labor que realiza desde hace años en el puerto de Barcelona.
- Reconocimiento al jefe del CCS de Valencia y al piloto de una de nuestras unidades, por su calidad humana y profesional como integrantes de Salvamento Marítimo, otorgado durante la celebración del campeonato de Helicópteros F4K-FAI.
- Distinción otorgada a Salvamento Marítimo por el Presidente de la Región de Murcia, por la participación en la gestión de emergencia durante la DANA del 12 y 13 de Septiembre.
- Premio otorgado por Save The Children a Salvamento Marítimo con motivo de la celebración de su centenario por su contribución a la protección de la infancia.

Cartas de personas rescatadas por Salvamento Marítimo, familiares o amigos

Buenos días, Mi marido ha sido rescatado ayer en helicóptero tras haber sido arrastrado por la corriente en una playa de Ferrol. Querría agradecerles la asistencia, el trato recibido y darles la enhorabuena, porque hemos alucinado con lo maravillosamente bien que funciona el sistema. Desde la llamada al 112 hasta que él me llamó ya en tierra pasó sólo una hora. Y el trato recibido y la profesionalidad de todos los intervinientes ha sido absolutamente impecable. De nuevo, muchísimas gracias.

Maria del Carmen, 25/03/2019

ESTAS CARTAS DE AGRADECIMIENTO SON UN GRAN REGALO PARA LOS TRABAJADORES DE SALVAMENTO MARÍTIMO

Quiero agradecerte la excelente colaboración prestada en el traslado del Rorcual varado en la Cala de Figo, próxima a la localidad Salave (Tapia de Casariego). La pericia profesional demostrada tanto por el personal de ese Centro como el de las tripulaciones de las embarcaciones que participaron hizo posible el traslado sin incidencia alguna entre la Cala de Figo y el Puerto de Navia. Felicitación que ruego hagas extensiva a los mismos. Recibe un cordial saludo,

Delia, 19/08/2019

Mi enhorabuena por su profesionalidad en todos los aspectos incluido el administrativo, Saludos cordiales.

Antonio 05/04/2019

**99% DE SATISFACCIÓN
DE LOS USUARIOS
CON LOS SERVICIOS
PRESTADOS**

Buenas tardes, Nuestro sincero agradecimiento por vuestro apoyo durante la regata Guixols- Medes. Jose Antonio (patrón de la E/S "Salvamar Sirius") nos pudo acompañar en la reunión de patrones y la Sirius en la salida, algunos regatistas nos hicieron llegar comentarios de la buena organización también en seguridad. Muchas gracias. Saludos cordiales.

Maribel Gerent
CNSFG 19/09/2019

Estimados señores, La noche de Viernes 13 de Septiembre la tripulación del yate Endeavour han necesitado enviar una señal de socorro cuando hemos descubierto que estábamos hundiendo. Hemos encontrado un fallo catastrófico sin posibilidad de reparación, aproximadamente 20 millas náuticas al Norte de Cabalo Xoan. Vuestros servicios han respondido inmediatamente y lanzaron el helicóptero y una embarcación para asistirnos. Al llegar, estábamos sin duda que con la manera y profesionalismo demostrado por vuestras tripulaciones, íbamos ser rescatados y vueltos a la costa. Uno de nuestra tripulación ha sido oficial en la marina mercante, los otros somos miembros desde muchos años de un servicio de rescate de montaña en Inglaterra. Tenemos bastante experiencia en situaciones del rescate, pero nunca por el lado de necesitar el rescate. Por favor, pasen nuestras gracias a vuestros colegas en el centro de control y las tripulaciones del helicóptero y embarcación por sus rendimientos excepcionales en el rescate de mi tripulación. Atentamente,

Adam, 16/10/2019

"Al capitán y tripulación del barco Salvamar Pollux. Solo tengo palabras de alegría y felicidad. Sois lo mejor del mundo. Un fuerte abrazo y todo mi cariño y respeto. SOIS MUUU GRANDES!!"

Patrón de la embarcación
Alfemar Ret Bull, 08/07/2019

4

**SALVAMENTO
MARÍTIMO
A DÍA DE HOY**



Fotografia: Beatriz M. Blancas.

4 | Salvamento Marítimo a **día de hoy**

Más de **1.300 profesionales**

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.

El número total de profesionales que trabajan en Salvamento Marítimo asciende a más de 1.300 entre 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.

A lo largo del 2019 han realizado prácticas en las unidades marítimas 80 alumnos, 64 de ellos a través de convenios de colaboración y los 16 restantes a través de contratos en prácticas.

PERSONAL SALVAMENTO MARÍTIMO 2019:

1.387

El Consejo de Administración a 31 de diciembre de 2019 estaba compuesto por:

Presidente

Benito Núñez Quintanilla

Director de la Sociedad

José Luis García Lena

Consejeros

Ignacio Alcázar Sirvent
Consuelo Algaba Pajares
Javier Anibarro García
Antonio Cerrolaza Gómez
Rafael Crespo Arce
Salvador Antonio de la Encina
Ortega
Gabriel Esteve Krauel

Julio Carlos Fuentes Gómez
Mónica Groba López
Anselmo Menéndez Menéndez
Manuel Sánchez Mateos
José Ramón Santos Martín
Cristina Tello Blasco
Álvaro Zaldívar Gracia

Secretario del Consejo

Rafael Domínguez Olivera

Durante el año 2019, causó baja como miembro del Consejo de administración de la Sociedad, María Ornella Chacón Martel.

Asimismo, durante el año 2019 causó baja, como Director de la Sociedad, Ignacio López Cano.



Centros de Coordinación de Salvamento (CCS)

La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, Salvamento Marítimo potencia la seguridad del tráfico 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, 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.

87 Unidades marítimas y aéreas

La flota marítima de Salvamento Marítimo está 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 bases de 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.



Rebeca Vilanova, controladora del Centro de Salvamento Marítimo en A Coruña.

El grupo de Controladores somos los grandes desconocidos del servicio de salvamento. Una vez leí que nos llamaban "los guardianes en la sombra". Y tienen razón, aunque no nos vean, siempre estamos ahí.

La mayoría de las veces somos los primeros en recibir las llamadas de socorro, en cuestión de segundos ponemos en marcha las operaciones de salvamento.

DETRÁS DE LAS MÁQUINAS HAY PERSONAS. **GRANDES PROFESIONALES** SIEMPRE PREPARADOS PARA AUXILIARTE EN LA MAR

Unidades aéreas

Salvamento Marítimo cuenta con 11 bases de helicópteros y 3 aviones, flota gestionada por la empresa Babcock.

11 bases de 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, Santiago de Compostela y A Coruña. La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima es propietaria de 9 helicópteros y el resto son fletados.

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



Fotografía: Darío Rebollo.



Fernando Rivera, comandante (Babcock).

“Esa toma de decisiones en caliente, contrarreloj... es lo más complicado. Porque en la mar no hay segundas oportunidades. No está en tus manos controlar absolutamente todo. A veces se disparan los riesgos. Pero a todos nos gusta lo que hacemos. ¿Y para que lo hacemos? Para que la gente del mar se sienta más segura.”

UNIDADES RÁPIDAS Y ESPECIALIZADAS TRIPULADAS POR **PROFESIONALES CON GRAN EXPERIENCIA**

3 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 naufragos 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.

Unidades marítimas

4 Buques polivalentes

Salvamento Marítimo cuenta con 4 buques polivalentes “Luz de Mar”, “Miguel de Cervantes”, “Don Inda” y “Clara Campoamor” cuya principal 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.

Los buques “Don Inda” y “Clara Campoamor” tienen 80 metros de eslora, 20.600 C.V de potencia, 228 toneladas de remolque y 1.750 m³ de capacidad de almacenamiento a bordo cada uno y son los medios más potentes ante graves accidentes por vertidos contaminantes.



Darío Rebollo, marinero del buque Clara Campoamor.

“Cuando embarcas la mitad de ti se queda en tierra. El mar se convierte en tu mejor aliado y tienes que mantener la mente a flote para no hundirte. Salvamos vidas y para ello debemos olvidar las nuestras. Trabajar dentro de salvamento me ha enseñado a valorar más lo que dejo fuera”.



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

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.

10 Remolcadores de Salvamento

Salvamento Marítimo cuenta con 10 remolcadores 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. Las esloras de los diferentes buques varían entre 40 y 63 metros y una capacidad de tiro entre 5.092 y 8.800 CV.

4 Embarcaciones "Guardamares"

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



Ana Trueba, primer oficial de cubierta en el Punta Mayor.

"Hay intervenciones que marcan, situaciones en las que se apodera el silencio, que se resuelven bien o que no salen como deseamos. Todas ellas las sobrellevamos en equipo, somos uno".



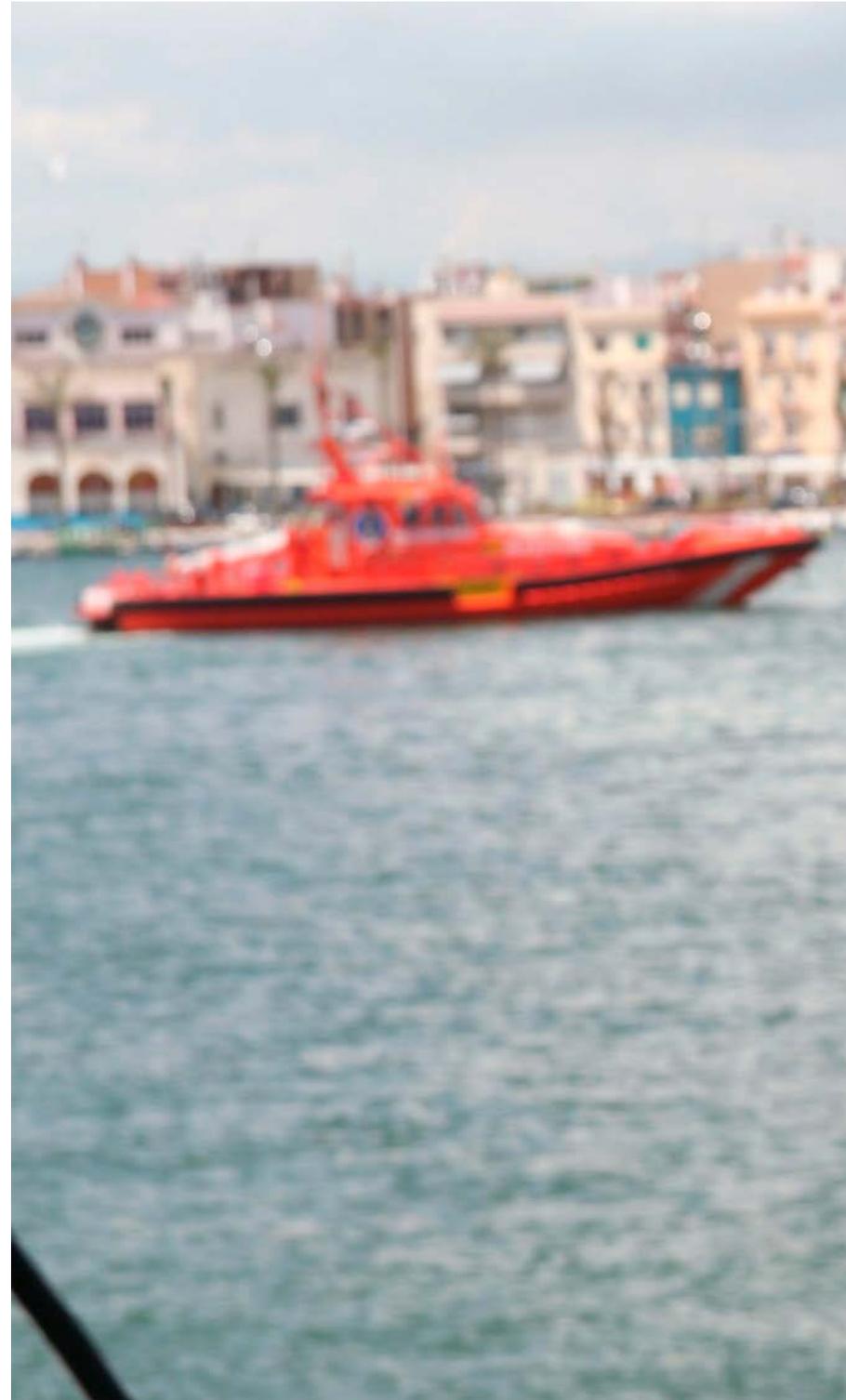
55 Embarcaciones “Salvamares”

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 ó 21 metros de eslora, alcanzan velocidades superiores a los 30 nudos. Construidas en aluminio, al igual que las guardamares, 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.



Jesús Santamaría, patrón de la Salvamar Sant Carles.

“Detrás de cada intervención hay un gran equipo humano y profesional dispuesto a dar lo mejor de sí ante cualquier situación”.





Cooperación con Cruz Roja Española

En base al convenio de colaboración suscrito este año 2019 se ha implementado una nueva base a las 43 existentes en el litoral español en 2018 por lo que Cruz Roja Española gestiona 44 bases, 20 embarcaciones propiedad de Salvamento Marítimo y 24 de Cruz Roja Española.

El ámbito de actuación de las embarcaciones operadas por Cruz Roja Española se centra preferentemente en las aguas costeras, extendiéndose éste en supuestos de emergencia donde sea necesario y a criterio del Centro Coordinador de Salvamento Marítimo que corresponda, de acuerdo con el Patrón de la embarcación.

A LO LARGO DE
LA COSTA ESPAÑOLA
SE HA CONFIGURADO
UN **DISPOSITIVO
DE SALVAMENTO RÁPIDO,
VERSÁTIL Y OPERADO
POR VOLUNTARIOS**



Relación de embarcaciones adscritas al convenio marco de cooperación con Cruz Roja Española

- Propiedad de la **Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima**
- Propiedad de **Cruz Roja Española**



Bases estratégicas de Salvamento y lucha contra la contaminación marina

La gestión de operaciones complejas de salvamento o respuesta ante la contaminación recae en el Área de Operaciones Especiales y Lucha contra la Contaminación. Este tipo de operaciones requieren de la movilización e intervención in situ de equipos altamente especializados.

El Área cuenta con seis bases estratégicas de salvamento y lucha contra la contaminación ubicadas en Fene (A Coruña), Santander, Vall d'Uxó (Castellón), Santa Cruz de Tenerife, Sevilla y Cartagena.

La distribución de las bases estratégicas a lo largo del litoral español, junto con la disposición de medios de transporte propios, garantiza optimizar la respuesta a las emergencias, reduciendo el tiempo necesario en el traslado del material.

Cada base cuenta con un equipo de intervención especializado que se traslada al lugar de la accidente junto con el equipamiento requerido. En este tipo de operaciones, la capacitación y experiencia de los profesionales es esencial para garantizar la respuesta correcta a escenarios muy diversos.

En las bases estratégicas se realiza el mantenimiento del material, garantizando su total operatividad y disponibilidad inmediata. Cuentan con instalaciones para el mantenimiento, lavado y reparación de los equipos de lucha contra la contaminación.

Salvamento Marítimo dispone además, en las bases estratégicas de Fene (A Coruña) y Cartagena, de dos bases subacuáticas con buzos y equipos de intervención submarina (sistemas de buceo con aire comprimido, mezclas de gases y buceo a saturación, así como robots submarinos a control remoto) preparados para su movilización inmediata y disponibilidad 24/365.



J. Miguel Martínez Hernaiz, Técnico de Operaciones Especiales y Lucha contra la Contaminación.

“En la mar en cuanto a seguridad, existen varias facetas que inciden en la implementación y mejora de los estándares adecuados. Básicamente la prevención es la primera de ellas, en tanto que disminuye el riesgo de accidente. Sin embargo en nuestro caso, la intervención ocurre cuando el daño ya es una realidad. Solo nos queda paliar en la medida de lo posible sus dramáticas consecuencias. Para ello es necesario, además de recursos materiales adecuados, un equipo humano que priorice el respeto al medio marino y sobre todo a la dignidad humana, y sea absolutamente refractario a la frustración. Ese es nuestro reto y ese, nuestro equipo”.

LOS PRINCIPALES EQUIPOS DE LAS BASES ESTRATÉGICAS SON LOS SIGUIENTES:



60

km de cercos de contención de hidrocarburos para puerto, costa y alta mar



1

sónar de barrido lateral



17

campanas de recolección de hidrocarburo



11

tanques de transferencia de hidrocarburo



46

separadores de hidrocarburos en la superficie del mar



1

magnetómetro subacuático



1

simulador de pecios



1

tanque de prácticas de buceo



3

ROV (robots submarinos a control remoto): 1 Work-ROV con capacidad de trabajar hasta los 1.000 metros de profundidad y 2 mini-ROV



1

complejo de campana seca, con capacidad de trabajar en buceo a saturación hasta los 200 metros de profundidad



2

campanas húmedas de buceo, con capacidad de trabajar hasta los 90 metros de profundidad



2

cámaras hiperbáricas

Centro de Seguridad Marítima Integral **Jovellanos**

El Centro Jovellanos, inaugurado en 1993, tiene como misión implantar, desarrollar y diseñar una formación integral en salvamento y seguridad marítima de calidad, altamente especializada, certificada, innovadora y sostenible que asegure los más notables niveles de capacitación profesional. Las cinco claves del Centro Jovellanos son:

Formar comprendiendo las necesidades de los profesionales y proponiendo soluciones eficientes para actuar en emergencias.

Dotar de los conocimientos necesarios para aplicar con éxito en las tareas encomendadas en el puesto de trabajo.

Reducir mediante la formación los daños a vidas y al medio ambiente, evitando riesgos y accidentes.

Innovar con metodologías formativas integradas en la realidad virtual que se convierten en conocimiento.

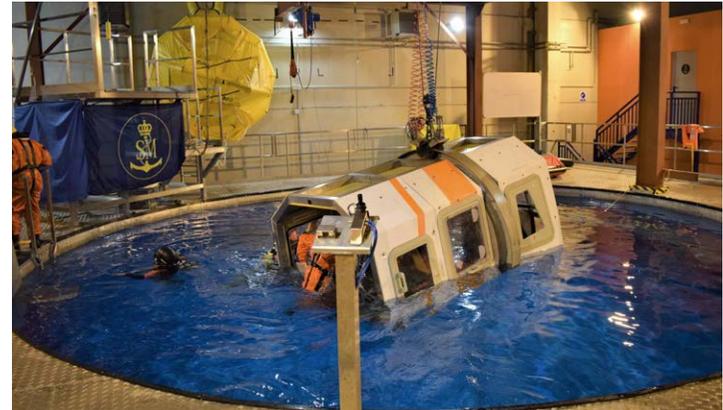
Garantizar la aplicación del sistema de calidad en el diseño y desarrollo de las acciones formativas.

Instalaciones

El Centro Jovellanos, con 143.000 m², integra experiencias formativas en instalaciones que simulan emergencias reales.

- **Lucha contra incendios**
- **Flash over**
- **Backdraft**
- **Supervivencia y Rescate en la mar**
- **Extinción de Incendios en Buques**
- **Offshore**
- **Rescate en Altura y Espacios Confinados**
- **Buceo**
- **Lucha contra la Contaminación Marina**
- **Emergencias en Aeronaves**
- **Emergencias Químicas**
- **Huet-Bosiet-Foet**
- **Simuladores de Navegación Marina y VTS**
- **Emergencias en gas natural licuado GNL**





EL ÉXITO EN LAS EMERGENCIAS DEPENDE DE LA PREPARACIÓN PREVIA

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.



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 2019 la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, además de su patrimonio propio, contó con los siguientes principales medios de financiación para el desarrollo de sus objetivos:

- **Los ingresos ordinarios** procedentes fundamentalmente de los cursos de formación impartidos en el Centro de Seguridad Marítima Integral Jovellanos consecuencia de su propia actividad comercial, que en el ejercicio 2019 ascendieron a 1,1 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 2019 ascendieron a 6,0 millones de euros.
- **Los ingresos de las tasas** de ayudas a la navegación que cada Autoridad Portuaria según el Real Decreto-ley 1/2014 de 24 de enero, en base a las cantidades efectivamente recaudadas ingresan trimestralmente a la Sociedad, que en el ejercicio 2019 ascendieron a 11,8 millones de euros.
- **Los ingresos procedentes de los convenios con las autoridades** portuarias que en el ejercicio 2019 ascendieron a 2,9 millones de euros.
- **Las subvenciones asignadas** en los Presupuestos Generales del Estado para 2019 que fueron de 127,8 millones de euros las de explotación y 27,9 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 0,2 millones de euros.

Los gastos totales de la Sociedad en el ejercicio 2019 han sido de 180,4 millones de euros y corresponden a los incurridos para el desarrollo ordinario de su actividad.

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

INGRESOS (millones de euros)	2015	2016	2017	2018	2019*
Importe Neto Cifra de Negocios	21,36	17,69	20,13	19,09	21,89
Subvenciones Explotación	161,63	120,33	118,40	125,06	128,05
Subvención Capital traspasadas a Resultados Ejercicios	33,35	37,97	29,12	25,74	26,42
Otros Ingresos	0,55	0,79	0,78	0,49	0,89
TOTAL	216,89	176,78	168,43	170,38	177,25

*Cifras provisionales, pendientes de revisión por la IGAE.

GASTOS (millones de euros)	2015	2016	2017	2018	2019*
Aprovisionamientos	85,15	46,01	47,74	46,93	48,20
Gastos de Personal	63,66	62,86	63,20	66,18	70,55
Servicios Exteriores	21,54	20,36	22,15	29,55	34,09
Otros Gastos de Explotación	1,81	2,92	0,36	0,39	0,23
Dotación Amortizaciones Inmovilizado	30,79	30,65	27,88	26,76	27,36
TOTAL	202,95	162,80	161,33	169,81	180,43

INVERSIONES (millones de euros)	2015	2016	2017	2018	2019*
TOTAL	6,08	10,43	11,18	5,68	6,23

*Cifras provisionales, pendientes de revisión por la IGAE.

RELACIÓN DE **CENTROS
DE COORDINACIÓN DE
SALVAMENTO MARÍTIMO**

MADRID

**Centro Nacional de Coordinación
de Salvamento**

Fruela, 3
28011 Madrid
Tel.: 917 559 133

VIGO

**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

FINISTERRE

**Centro de Coordinación de Salvamento
de Finisterre**

Monte Enxa Apdo. 22
15971 Porto do Son (A Coruña)
Tel.: 981 767 500 / 981 767 320

A CORUÑA

**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

GIJÓN

**Centro de Coordinación de Salvamento
de Gijón**

Camín del Centro de Salvamento nº 279
33393 Veranes – Gijón (Asturias)
Tel.: 985 32 60 50/63 73 (Control)
985 32 09 08 (Administración)

SANTANDER

**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

BILBAO

**Centro de Coordinación de Salvamento
de Bilbao**

Carretera de la Galea, 21
48993 Getxo (Bizkaia)
Tel.: 944 839 411 / 944 839 286

BARCELONA

**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

TARRAGONA

**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

CASTELLÓN

**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

VALENCIA

**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

PALMA

**Centro de Coordinación de Salvamento
de Palma**

Avda. Gabriel Roca, 38. A 1º
07014 Palma de Mallorca
Tel.: 971 724 562

CARTAGENA

**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

ALMERÍA

**Centro de Coordinación de Salvamento
de Almería**

Muelle Levante, s/n - planta 12ª
04071 Almería
Tel.: 950 275 477

ALGECIRAS

**Centro de Coordinación de Salvamento
de Algeciras**

Torre del Espolón
Avda. Hispanidad, s/n
11207 Algeciras (Cádiz)
Tel.: 956 580 035

TARIFA**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

CÁDIZ**Centro de Coordinación de Salvamento de Cádiz**

Edificio Capitanía Marítima, 3ª planta
 Muelle Alfonso XIII, s/n
 11006 Cádiz
 Tel.: 956 214 253

HUELVA**Centro de Coordinación de Salvamento de Huelva**

Sanlúcar de Barrameda, 9. 2ª planta
 Edificio Capitanía Marítima
 21001 Huelva
 Tel.: 959 243 000 / 959 243 061

LAS PALMAS**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

TENERIFE**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

RELACIÓN DE BASES**ESTRATÉGICAS DE LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN****SANTANDER****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

SEVILLA**Base Estratégica de Lucha contra la Contaminación (BEC) Sevilla**

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

CASTELLÓN**Base Estratégica de Lucha contra la Contaminación (BEC) Castellón**

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

A CORUÑA**Base Estratégica de Lucha contra la Contaminación (BEC) Fene**

C/ Lastre. Parcelas J1, J2, J3
 Polígono Vilar do Colo
 15500 Fene (A Coruña)
 Tel.: 917 559 100 ext. 52700

TENERIFE**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
 Tel.: 922 53 60 59 / 922 21 41 72

CARTAGENA**Base Estratégica de Lucha contra la Contaminación (BEC) Cartagena**

Carretera de Madrid, km 436
 30319 Santa Ana
 Cartagena (Murcia)

CENTRO DE FORMACIÓN**JOVELLANOS****Centro de Seguridad Marítima Integral (CESEMI) Jovellanos**

33393 Veranes (Gijón)
 Tel.: 985 159 800
www.centrojovellanos.com



Emergencias Marítimas
Canal 16 VHF
Teléfonos 24 h: 900 202 202
Emergencias 112
www.salvamentomaritimo.es

Síguenos

 [@salvamentogob](https://twitter.com/salvamentogob)

 www.facebook.com/salvamentomaritimo.es

 [salvamentomaritimo](https://www.instagram.com/salvamentomaritimo)