



r.b./c.g.

RESPUESTA DEL GOBIERNO

(184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/17637

26/06/08

21227

AUTOR/A: JORQUERA CASELAS, Francisco (GMX)

RESPUESTA: En relación con la información solicitada por Su Señoría se señala que Salvamento Marítimo, de forma inmediata, responde a todas las alertas de socorro procedentes de buques, siguiendo los procedimientos que son habituales e internacionalmente reconocidos.

En caso de que, de forma fehaciente, se constate que la alerta ha sido falsa, si es posible, se efectúa una encuesta sucinta de los motivos que han podido generar dicha alerta en contacto con la tripulación del buque generador de la misma.

Por tanto, durante el año 2007, igual que en años anteriores, las falsas alertas fueron investigadas siguiendo el método y procedimiento antes indicado.

Toda la información sobre los nombres y datos de los buques que generaron algún tipo de falsas alertas, están recopilados en los archivos de documentación de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, siempre y cuando hayan sido alertas provocadas por equipos del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima que emitan algún tipo de identificación del buque transmisor. Tal información está sujeta a la normativa vigente sobre protección de datos.

La Circular 29, que elaboró el Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento en su sexta sesión, es una guía de uso voluntario y como tal ha sido aplicada.

La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima emite periódicamente informes con los datos extraídos de las actuaciones de los Centros de Coordinación de Salvamento Marítimo, cuya identidad es internacionalmente conocida, y tanto las bases de datos, como los Centros de los cuales se extraen las estadísticas, son los pertenecientes a dicha Sociedad.

La eficacia de las llamadas y alertas de socorro que son emitidas desde los buques en las zonas de responsabilidad SAR asignadas a España, están siendo contrastadas de forma continua por la respuesta que se da a las mismas por los responsables de los Centros de Coordinación de Salvamento por los mismos usuarios, tanto en el ámbito nacional como internacional, del servicio que la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima presta a la comunidad marítima confirmadas por la reputación y prestigio que la misma tiene y mantiene en los mencionados ámbitos.

A lo largo de cada año son muchas las vidas salvadas gracias a la probada eficacia de las llamadas y alertas de socorro.



Con la implantación del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (SMSSM) a partir de febrero de 1999, se pretendió modernizar las comunicaciones de socorro introduciendo sistemas automáticos, que permiten minimizar la intervención humana en situaciones de extremo peligro y, por consiguiente, se evitan errores y se aumenta la fiabilidad de los procedimientos de llamada de socorro.

Este objetivo general de disponer de un sistema de comunicaciones marítimas eficiente es prioritario para todas las administraciones marítimas, y la Organización Marítima Internacional (OMI), por medio del Subcomité de Radiocomunicaciones, Búsqueda y Rescate (COMSAR), estudia permanentemente los procedimientos y actuaciones que se materializan en circulares y recomendaciones, que perfeccionan la norma básica del Convenio SOLAS (Safety of life at sea).

En esta línea de actuación el Gobierno viene cooperando con Organización Marítima Internacional (OMI), desde 1993 en el seguimiento y control de falsas alertas de radiobalizas satelitarias COSPAS-SARSAT; participando activamente en el Subcomité COMSAR, desde 1996 fecha de constitución como tal subcomité de radiocomunicaciones y SAR.

Por otra parte en 1993 se constituyó el Centro de Recepción de alertas COSPAS-SARSAT en la Estación de Maspalomas (Gran Canaria), y se formó el Comité Nacional COSPAS-SARSAT que se reúne periódicamente.

Asimismo, cada cuatro años se participa en la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones, que organiza la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT), agencia de Naciones Unidas para la ordenación de todo lo relativo a comunicaciones vía radio.

De lo expuesto, se deduce la importancia que el Gobierno concede a todo lo concerniente con la seguridad en la mar, y de forma particular, con los sistemas de comunicaciones que la materializan. En este orden de cosas, se señala que, desde el año 1998, fecha de entrada en vigor de la Ley 11/98, General de Telecomunicaciones, el Servicio de comunicaciones para la seguridad de la vida humana en la mar se encomienda al Ministerio de Fomento, por medio de la Dirección General de la Marina Mercante. Para la prestación de dicho servicio se ha optado por la prestación indirecta por medio de un operador de telecomunicaciones, contratado al efecto.

El funcionamiento del SMSSM a escala global, está presentando algunos problemas, que a diez años de su implantación, ya se dispone de perspectiva suficiente para su análisis en lo que se refiere a las actuaciones en temas en los que es competente el Ministerio de Fomento:

1. Si bien el SMSSM, como tal enmienda del Convenio SOLAS, es de aplicación a flotas de buques mercantes y de pasaje superiores a 300 GT, y por decisión de la Unión Europea, a buques de pesca mayores de 24 metros de eslora, el Gobierno aprobó el Real Decreto 1185/2006 como Reglamento de Radiocomunicaciones Marítimas, que hace extensivo el SMSSM a flotas no afectadas por el Convenio SOLAS, ni por la Directiva de la UE.

Esto ha supuesto, que desde la entrada en vigor del citado Real Decreto 1185/2006, todos los buques menores a 300 GT, pesqueros menores a 24 metros de eslora y embarcaciones de recreo, están acomodando sus sistemas de comunicaciones de seguridad a los parámetros diseñados para el SMSSM.



En especial, todos los barcos pesqueros, sector muy sensible a la siniestralidad en la mar, por aplicación del Real Decreto están ya dotados de radiobalizas con GPS y chalecos y radiobalizas personales de trabajo. Con estas disposiciones se han mejorado sustancialmente los tiempos de respuesta, en situaciones de emergencia.

Estas son normas que mejoran las propias exigencias del SMSSM, y que el Gobierno valorando la trascendencia de la norma está financiando por medio de una campaña de subvenciones a lo largo de los años 2006, 2007 y 2008 por un importe total de 13 millones de €.

2. Siguiendo las recomendaciones de la OMI, desde el año 1993, se dispone de la normativa que regula la formación de los oficiales con responsabilidades de guardia en el puente de gobierno. Como consecuencia, se ha habilitado una red de centros homologados y autorizados para impartir los cursos correspondientes para la obtención de los Certificados de Operador General y Operador Restringido del SMSSM. Esto es efectivo desde 1995 y la demanda de estos cursos se mantiene no solo de tripulaciones españolas, sino de otras banderas como Portugal, Italia y países latinoamericanos.

Como complemento de esta enseñanza reglada, se ha diseñado una campaña de difusión en cofradías de pescadores y club náuticos, con la que se pretende sensibilizar al sector de usuarios menos profesional, en la importancia que las comunicaciones tienen para optimizar la seguridad en la mar.

3. Las falsas alertas es otro problema a escala mundial, si bien su número va descendiendo en los últimos años. Pero puede matizarse que:

Las falsas alertas provenientes de radiobalizas de 121,5 MHz, codificadas en código Morse, mantienen su alta incidencia debido a que proceden de equipos obsoletos y en vías de desaparición, a partir de enero de 2009 no se cursarán dichas alarmas por suprimirse la recepción de esa frecuencia en los satélites COSPAS-SARSAT. En España hace tiempo que se sustituyó estas balizas por las de 406 MHz, y las últimas desaparecieron por disposición del Real Decreto 1185/2006, que fijaba en tres meses el plazo máximo.

Las tasas de falsas alertas producidas tanto por radiobalizas de 406 MHz, como radioemisores de VHF/MF/HF con llamada selectiva digital, obedecen en la mayor parte de los casos a manipulación inadecuada, errores de operación o fallo técnico.

Las dos primeras causas, calificadas de efecto humano, se están combatiendo con la mejora de la formación de las tripulaciones y campañas de sensibilización.

El fallo técnico como causa de falsas alertas, aún siendo más problemático de erradicar, es también más improbable que se produzca. En este sentido la Administración Marítima española ha sido pionera en el análisis de este problema realizando ya en el año 1995, el primer estudio que relacionaba falsas alertas con marcas de radiobalizas y diferentes circunstancias ambientales del momento de la activación.

Este problema es causa de gran preocupación entre las autoridades SAR de todo el mundo, por los costes inducidos que ocasiona y especialmente la desmotivación que puede producir en el personal de búsqueda y rescate. A esta motivación obedece el seguimiento que desde el Comité Nacional COSPAS-SARSAT se hace en sus reuniones semestrales, analizando el Informe de falsas



alertas, elaborado por SASEMAR. Así mismo, estos informes son presentados en el Consejo COSPAS-SARSAT, en su reunión anual.

En cuanto a los tiempos de respuesta en los casos de alertas de socorro, se indica que han estado siempre, desde la implantación del servicio de salvamento marítimo en España, dentro de los límites internacionalmente aceptados, teniendo siempre en cuenta el medio en el que se desarrolla dicha actividad. Sin embargo, la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima está, de forma constante, mejorando la prestación del servicio, adoptando todas las medidas necesarias para que los tiempos de respuesta sean siempre los mínimos para afianzar la seguridad de la vida humana en la mar.

A ello está contribuyendo de manera significativa, la profunda renovación e incremento de los medios y unidades de intervención de Salvamento Marítimo (buques, embarcaciones rápidas, helicópteros y aviones) que se están realizando en cumplimiento del Plan Nacional de Salvamento 2006-2009 y que está permitiendo una respuesta cada vez más eficaz.

La mejoría se va constatando de forma continuada a medida que surgen los accidentes e incidentes marítimos, comprobando que se da la atención debida a los mismos, tratando en todo momento de mejorar, disminuyendo los tiempos de respuesta, minimizando las consecuencias negativas para la seguridad de la vida humana en la mar y el medio marino.

Tanto la Dirección General de la Marina Mercante como la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, siendo entidades implicadas en el ámbito marítimo están constantemente informadas de las orientaciones que la Organización Marítima Internacional imparte, estando ambas representadas en los distintos Comités, Subcomités y otros foros, tanto de forma puntual como permanente en dicha organización, difundiendo dichas orientaciones a la Comunidad Marítima en la medida que corresponde.

Todo lo relacionado con la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones 2007 (CMR-07) y en lo referente al servicio marítimo está contemplado en el documento COMSAR 12/4 presentado y examinado durante las sesiones del 12º Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento celebrado en la sede de la Organización Marítima Internacional del 7 al 11 de abril del año 2007, denominado “Cuestiones relativas a las Radiocomunicaciones Marítimas tratadas por la UIT”-“Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones de la UIT”-“Conclusiones de la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones de la UIT, 2007 (CMR-07)”, en el se facilita la información sobre las conclusiones de dicha Conferencia sobre asuntos de interés para la OMI, conteniendo una relación integral de las medidas adoptadas por la Conferencia.

Por último, se señala que el accidente sufrido por el pesquero español “Tuly”, así como todas sus eventualidades, está siendo investigado como se hace de forma habitual, en estos casos, por parte de la Comisión de Investigación de Siniestros Marítimos. Las conclusiones de dicha investigación aclararán todas las circunstancias que se dieron en dicho accidente.

Madrid, 28 de noviembre de 2008

