

El ejercicio, organizado por la Dirección General de la Marina Mercante y Salvamento Marítimo, se realizó en aguas cercanas al puerto de Bilbao el pasado mes de noviembre



Polex 22: Cómo prepararse para una emergencia de contaminación marina



Algunos de los medios marítimos y aéreos desplegados durante el ejercicio.



Tras el abordaje entre un buque de carga general y un pesquero, en las proximidades del puerto de Bilbao, se ha producido un vertido de 70 toneladas de fueloil. Además, un tripulante del pesquero está herido y ha tenido que ser evacuado en helicóptero.

El panorama dibujado podría haber sido perfectamente real y ocupar los titulares de la prensa, pero no lo fue. Se trataba del Poley 22, el ejercicio nacional de salvamento y lucha contra la contaminación marina, que tuvo lugar el pasado 16 de noviembre cerca del puerto de Bilbao.

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma) realizó este ejercicio organizado por la Dirección General de la Marina Mercante y Salvamento Marítimo con el objetivo de poner a prueba la capacidad de coordinación de medios y la gestión de la crisis ante una posible emergencia real, tal y como establece el Sistema Nacional de Respuesta ante la Contaminación Marina.

En el simulacro participaron más de un centenar de personas y un amplio operativo de medios marítimos y aéreos de Salvamento Marítimo, así como medios de Guardia Civil, Ertzaintza, Cruz Roja, Vigilancia Aduanera y la Autoridad Portuaria de Bilbao. Como parte del escenario simulado, se activó el Plan Marítimo Nacional en situación 2 de emergencia.

- Texto: Carmen Lorente Sánchez.
Salvamento Marítimo

Desarrollo del ejercicio

El ejercicio se desarrolló en tres escenarios: una reunión de los órganos de dirección, un ejercicio SAR (evacuación del tripulante herido) y el despliegue de medios de lucha contra la contaminación (LCC).

La acción empezó a las 9 de la mañana, tras recibirse el aviso ficticio del abordaje entre los dos buques. De inmediato se reunió un gabinete de crisis en el que se evaluó la situación con los datos facilitados por los propios barcos implicados en la colisión, así como por los medios marítimos y aéreos desplazados a la zona. Una vez recibida y analizada la información,

se elaboró un plan de respuesta identificando las unidades que debían ser desplegadas, así como los medios de lucha contra contaminación y la posibilidad de contar con la colaboración, en caso de que hubiera sido necesario, de la UE y de otros países.

El gabinete de crisis informó a las distintas administraciones nacionales, por medio del POLREP (Pollution Report), y a la Unión Europea.

También se hizo un estudio de las posibles derivas de la mancha para predecir su trayectoria y contrastar los resultados con la deriva de las boyas lanzadas.

Operaciones SAR y de lucha contra la contaminación

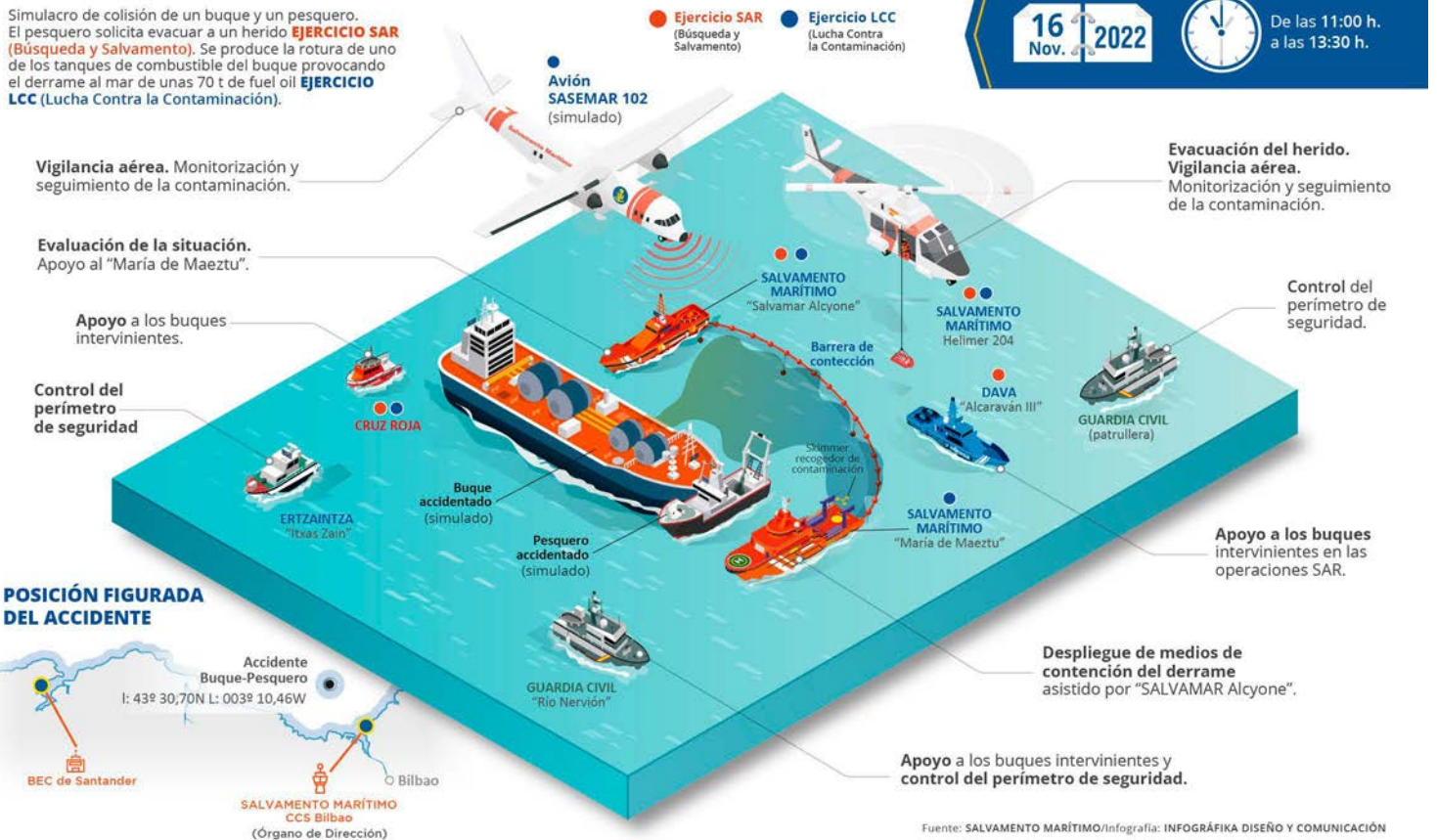
Una vez analizada la situación, había llegado el momento de comenzar las operaciones (coordinadas por el Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo en Bilbao y el Centro Nacional de Coordinación de Salvamento). En primer lugar, se desarrolló el ejercicio SAR: el helicóptero Helimer 204 evacuó a tierra a un tripulante a bordo del pesquero (simulado por la lancha de Cruz Roja Dubhe), que estaba herido. El propio evacuado también era un voluntario de Cruz Roja. Esto es tan solo un ejemplo de la estre-

POLEX-22

Ejercicio Nacional de Lucha Contra la Contaminación.

Organizado por la Dirección General de la Marina Mercante, Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Simulacro de colisión de un buque y un pesquero. El pesquero solicita evacuar a un herido **EJERCICIO SAR (Búsqueda y Salvamento)**. Se produce la rotura de uno de los tanques de combustible del buque provocando el derrame al mar de unas 70 t de fuel oil **EJERCICIO LCC (Lucha Contra la Contaminación)**.



cha colaboración que existe entre Salvamento Marítimo y la Cruz Roja del Mar.

A continuación, comenzó la fase de lucha contra la contaminación, para lo que se extendió una barrera desde el remolcador de Salvamento Marítimo María de Maetzu, con la asistencia de la Salvamar Alcyone. En este caso se empleó una barrera de tipo costera de 100 metros de longitud, procedente de la Base Estratégica de Salvamento Marítimo (BEC) en Santander.

Era un trabajo realizado en equipo: a bordo del María de Maetzu, parte del personal inflaba la barrera y otra parte iba extendiéndola en cubierta.

Una vez en el agua, con la participación de la Alcyone, la barrera fue extendida en una configuración en U, para contener la mancha (imaginaria). En caso de una situación real, posteriormente se usaría un *skimmer* –elemento que separa el hidrocarburo del agua– y se

recogería el vertido y almacenaría a bordo.

Estos ejercicios se suelen organizar con carácter anual y la pretensión es ir incorporando novedades y adaptándose a la evolución y los cambios producidos en el mundo marítimo. En este sentido, una de las novedades de Porex 22 fue que el producto hipotéticamente derramado era un fuel con bajo contenido en azufre, que cuando se vierte en el mar tiene un comportamiento diferente a los combustibles tradicionales; al ser más fluido es más difícil de contener con medios habituales de contención y absorción.

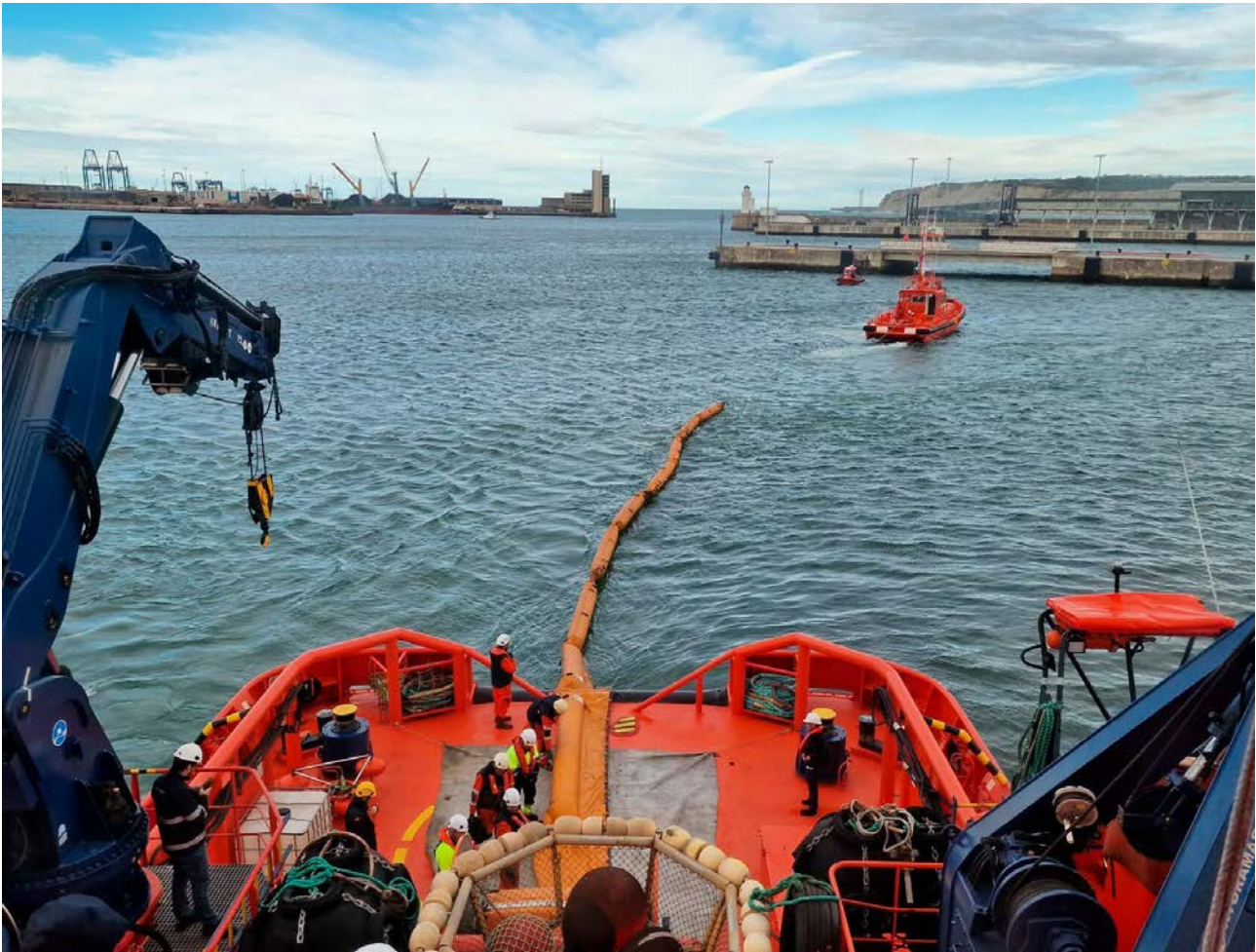
Tras el vertido se decidió que el mercante accidentado fuera remolcado al puerto de Bilbao, una vez contenida la fuga de producto. Así, la Autoridad Portuaria de Bilbao asignó un atraque al buque en el muelle de cruceros y, para prevenir la contaminación, realizó el tendido de barreras desde la cabecera del muelle.

El simulacro se pudo ver en directo desde la terminal de cruceros de la Autoridad Portuaria de Bilbao (Getxo), ante la presencia de autoridades, medios de comunicación y representantes de los organismos nacionales, autonómicos y locales que, de forma regular, participan en las emergencias marítimas que se producen en el País Vasco.

Antes del inicio de las operaciones en la mar, tuvo lugar un acto de presentación presidido por la secretaria general de Transportes y Movilidad, María José Rallo, que también contó con la intervención del presidente de la Autoridad Portuaria de Bilbao, Ricardo Barkala; el director de Salvamento Marítimo, José Luis García Lena y el director general de la Marina Mercante y presidente de Salvamento Marítimo, Benito Núñez. El presidente de la Autoridad Portuaria de Bilbao, Ricardo Barkala, fue el encargado de dar la bienvenida, y en su intervención destacó la importancia que

Despliegue de barrera desde el buque María de Maetzu. EFE.





El buque María de Maeztu y la Salvamar Alcystone durante las operaciones de despliegue de la barrera.

tiene la prevención para el puerto, como se demuestra en la práctica con la realización de sus propios ejercicios internos.

La secretaria general de Transportes y Movilidad Urbana, María José Rallo del Olmo, afirmó que “la protección del medio marino es una prioridad en el ámbito europeo, y también lo es para el Ministerio de Transportes Movilidad y Agenda Urbana”. Rallo destacó la importancia de la colaboración entre instituciones y de un trabajo “enmarcado en la búsqueda de la excelencia en la prestación de servicios públicos”.

Después daría comienzo la fase práctica del ejercicio, durante la cual, el jefe del Centro de Coordi-

nación de Salvamento Marítimo en Santander, Germán Erostarbe, sería el encargado de narrar en directo todos los detalles del desarrollo de las operaciones en la mar. Además, la presencia de un dron (General drones) que enviaba imágenes desde el aire, permitió obtener una perspectiva privilegiada de todos los movimientos que se llevaron a cabo desde las unidades.

Asimismo, el ejercicio se transmitió en *streaming* a través del canal de Youtube de Mitma.

Objetivos cumplidos

El objetivo de este tipo de simulacros es, sobre todo, mejorar la coordinación y la gestión de la crisis entre todos los organismos

que participan en las emergencias marinas y comprobar que se mantienen los estándares de seguridad, así como verificar el grado de adiestramiento del personal implicado.

Tal y como afirmó el director de Salvamento Marítimo, José Luis García Lena, “El fin es testar la capacidad de actuación de las Administraciones Públicas en caso de emergencia”. En ese sentido, García Lena insistió en la necesidad de reforzar y promover la cooperación entre Salvamento Marítimo y otros organismos supranacionales, nacionales, autonómicos y locales.

La realización de ejercicios como Pox22 se considera




Medios que participaron en el ejercicio

Medios marítimos

| UNIDAD | Día 16- Ex SAR | Día 16- Ex LCC |
|--|---|---|
|  Sasemar- BS "María de Maeztu" | On Scene Coordinator (OSC) | Despliegue de medios de LCC asistido por ES "S. Alcylene" |
|  Sasemar- ES "Salvamar Alcylene" | Evaluación de la situación | Evaluación de la situación y apoyo al BS "María de Maeztu" |
|  CRUZ ROJA - LS "Dhube" | Figurativo pesquero accidentado | |
|  DAVA - Patrullera "Alcaravan III" | Apoyo a los buques intervinientes operaciones SAR | |
|  ERTZAINTZA – Patrullera "Itxas Zain" | Control del perímetro de seguridad | Control del perímetro de seguridad |
|  GUARDIA CIVIL – Patrullera "Río Lea" | Control del perímetro de seguridad | Control del perímetro de seguridad |
|  GUARDIA CIVIL- Patrullera "Río Nervión" | Apoyo a los buques intervinientes Control del perímetro de seguridad | Apoyo a los buques intervinientes Control del perímetro de seguridad |
|  CRUZ ROJA – "Galerna" | Apoyo a los buques intervinientes operaciones SAR | Apoyo a los buques intervinientes operaciones LCC |
|  AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO – "Evaristo de Churruca" | | Tendido barrera en muelle de cruceros |
|  AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO – "Hirurak bat" | | Tendido barrera en muelle de cruceros |

(Continúa)

Medios aéreos

| UNIDAD | Día 16- Ex SAR | Día 16- Ex LCC |
|--|-------------------|---|
|  <p>SASEMAR- Sasemar 102</p> | | Vigilancia aérea. Monitorización y seguimiento de la contaminación (simulado) |
|  <p>SASEMAR- Helimer 204</p> | Evacuación herido | Vigilancia aérea. Monitorización y seguimiento de la contaminación |
|  <p>DRON General Drones</p> | | Apoyo en la monitorización y en el tendido de barreras |



La secretaria general de Transportes y Movilidad, María José Rallo, durante su intervención.



De izquierda a derecha: director de Salvamento Marítimo, José Luis García Lena; delegado del Gobierno en el País Vasco, Denis Itxaso; secretaria general de Transportes y Movilidad, María José Rallo; director general de la Marina Mercante, Benito Núñez y presidente de la Autoridad Portuaria de Bilbao, Ricardo Barkala.

esencial por parte de las autoridades marítimas españolas para mejorar la capacitación de las tripulaciones, evaluar la capacidad de respuesta y coordinación ante distintas emergencias y para que los operativos se familiaricen con

las técnicas utilizadas para afrontar de la mejor manera posible episodios reales.

También suponen un campo de pruebas idóneo a la hora de detectar posibles errores en la coordinación, en los operativos utilizados o

en las decisiones que se adoptan durante la emergencia.

La Administración Marítima y la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima planifican anualmente los ejercicios de activación del Plan Marítimo Nacional. Para el su-

Plan Marítimo Nacional

En la emergencia simulada durante el Porex 22 se activó el Plan Marítimo Nacional en nivel 2. ¿Qué significa esto?

Los planes de contingencias son instrumentos que garantizan a los estados su preparación para responder de forma efectiva y coordinada a contaminaciones en el medio marino. En este sentido, España cuenta con el **Plan Marítimo Nacional** (PMN) ante la contaminación del medio marino por hidrocarburos y sustancias nocivas y potencialmente peligrosas SNP, aprobado el 22 de septiembre por Orden FOM/1793/2014. Dicho Plan se enmarca, a nivel internacional, en el Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos OPRC y su Protocolo OPRC-SNP; y, a nivel nacional, en el Real Decreto 1695/2012 de 21 de diciembre que establece el **Sistema Nacional de Respuesta**.

El Sistema Nacional de Respuesta ante la Contaminación Marítima (SNR) fue aprobado por el Real Decreto 1695/2012, de 21 de diciembre, como marco general de actuación interadministrativa para hacer frente a un supuesto de contaminación marina accidental o deliberada, con independencia de su origen o naturaleza, estableciendo dos subsistemas: el marítimo y el costero. En el escenario simulado en el Porex 22 no se activó el subsistema costero, pero en caso de un episodio de contaminación más grave, se activarían los dos.

El subsistema marítimo de respuesta cubre la contaminación acontecida en el ámbito marítimo englobando el **Plan Marítimo Nacional** y los planes interiores de contingencia ante sucesos de contaminación que se produzcan en puertos, terminales de manipulación de mercancías, plataformas marinas de explotación o explotación de recursos naturales, así como cualquier otra instalación marítima situada en aguas españolas.

El Plan Marítimo Nacional es un procedimiento de actuación para la Administración Marítima y Salvamento Marítimo que detalla la estructura de los órganos de dirección y respuesta para hacer frente a las distintas situaciones de emergencia definidas, detallando su composición y funciones. Se establecen dos fases: alerta y emergencia. A su vez, dentro de la fase de emergencia existen 3 niveles (situaciones): desde la menos grave (situación 0) a la más grave (situación 3).

En el caso del Porex 22 se declaró la emergencia en nivel o situación 2, basándose en que “cuando la contaminación por hidrocarburos tenga por fuente el combustible de un buque esto dará lugar a la declaración de dicha situación”.

El PMN establece los criterios de coordinación con el resto de planes del Sistema Nacional de Respuesta y los protocolos de comunicación y notificación entre los distintos agentes implicados. Constituye una norma viva práctica y operativa, que ha de estar sometida a una continua revisión, en función de las lecciones aprendidas en incidentes reales y en ejercicios.

puesto de contaminación definido, se activa el nivel correspondiente y se dimensiona la respuesta. En relación con el nivel activado, el ámbito de actuación será local, autonómico, nacional o internacional.

Además de los ejercicios de activación del Plan Marítimo Nacional, periódicamente se realizan ejercicios de lucha contra la contaminación por parte de las unidades marítimas y aéreas –coordinados por los centros de coordinación de Salvamento Marítimo–, para mejorar la capacitación de las tripulaciones. En este grupo, se engloban los ejercicios de despliegue de barreras o de toma de muestras.

El director general de la Marina Mercante, Benito Núñez Quintanilla, fue un paso más allá y quiso poner el foco en la importancia de la labor diaria que desarrolla la Administración Marítima española, para que un accidente de contaminación no se produzca. Abarcando no solo la respuesta, sino también la prevención. “Han pasado 20 años desde el accidente del Prestige y en este tiempo se ha observado un descenso continuado de este tipo de incidentes. Hemos pasado de una media de 8 grandes vertidos al año, a comienzos de la década del 2000, a uno o ninguno”, resumió el director general.

Núñez también se refirió a la relevancia de los esfuerzos realizados a nivel europeo, tras los accidentes del Erika y del Prestige, para cuidar de la salud de los mares estableciendo medidas como: acelerar la retirada de petroleros de casco sencillo, y establecer un régimen de inspección riguroso, de manera que los buques extranjeros que recalen en puertos de la UE tengan que ser controlados por los propios estados europeos. “La mejor emergencia es la que no llega a producirse”, concluyó. ■