

PROGRAMA 497M

SALVAMENTO Y LUCHA CONTRA LA CONTAMINACION EN LA MAR

1. DESCRIPCIÓN Y FINES

Al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (en adelante MITMA) le corresponde, dentro del ámbito de competencias de la Administración General del Estado, proponer y ejecutar la política del Gobierno, así como planificar y programar inversiones, entre otras, en materia de Infraestructuras de transporte terrestre, aéreo y marítimo.

Adscrita al MITMA se encuentra la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR). Es una Entidad Pública Empresarial de las previstas en el artículo 43.1.b) de la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado, según Real Decreto 370/1999, de 5 de marzo, de adaptación de diversas entidades de derecho público a las previsiones de la mencionada Ley; con personalidad jurídica, patrimonio propio y plena capacidad de obrar, creada por el art. 89 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (L.P.E.M.M.), hoy RDL 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la LPEMM, en cuyo artículo 267 se articula.

La ley 11/2020, de 30 de diciembre, de presupuestos Generales del Estado para 2021 establece en su disposición final trigésimo cuarta, de modificación de la Ley 40/2015 de Régimen Jurídico del Sector Público, en el apartado quince, se añade a dicha ley la disposición adicional vigesimotercera, en la que se regula el régimen jurídico aplicable a esta Entidad Pública Empresarial: *“SASEMAR preservará su naturaleza de entidad pública empresarial y, con las especialidades contenidas en su legislación específica, se regirá por las disposiciones aplicables a dichas entidades en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, a excepción de lo dispuesto en los artículos 103.1 y 107.3 de la Ley, exclusivamente en lo que se refiere a la financiación mayoritaria con ingresos de mercado”*.

Desde su entrada en funcionamiento en el año 1993 y de acuerdo con el artículo 268 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre) la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima se encarga de la prestación de los siguientes servicios:

- 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, de seguridad marítima y la navegación, de remolque y asistencia a buques, así como la de aquellos complementarios de los anteriores.

Todos estos servicios pueden resumirse en una frase que define la misión de SASEMAR:

Proteger la mar, proteger la vida en la mar.

De acuerdo con el artículo 264 del Texto Refundido de la Ley de Puertos y la Marina Mercante: “El Gobierno, a propuesta del Ministro de Fomento (actual Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana), aprobará el Plan Nacional de Servicios Especiales de Salvamento de la vida humana en la mar y de la lucha contra la contaminación del medio marino”.

Desde la creación de SASEMAR, hace más de 25 años, se han aprobado los siguientes Planes: 1994-1997; 1998-2001, 2002-2005, 2006-2009 y 2010-2018, 2021-2024.

El MITMA con fecha 19 de diciembre de 2019 aprobó el Plan de Actuación 2019-2021, en tanto en cuanto se aprobaba el nuevo Plan Nacional de Salvamento (PNS).

Con fecha 7 de diciembre de 2021, el Consejo de Ministros, a propuesta del MITMA, aprobó el nuevo Plan Nacional de Servicios Especiales de Salvamento de la Vida Humana en la Mar y de la Lucha contra la Contaminación del Medio Marino. Este plan, es el sexto desarrollado en nuestro país y alineado con los objetivos de la estrategia de transporte europeo, se desplegará entre 2021 y 2024 y contará con un presupuesto estimado de 173 millones de euros.

Este nuevo PNS tiene en cuenta los objetivos y recomendaciones estratégicas marcadas por diversos documentos, entre los que destacan la Agenda 2030 en los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de Naciones Unidas como marco global (ODS13 y ODS14), la Política Marítima Integrada de la Unión Europea o la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada en el ámbito nacional.

De acuerdo con estas políticas y estrategias, el reto fundamental al que se enfrenta el sistema de salvamento marítimo y lucha contra la contaminación marina es el de obtener un desempeño más eficaz y eficiente, capaz de maximizar el aprovechamiento de las capacidades disponibles y potenciando la sostenibilidad, así como aprovechar al máximo las capacidades que ofrece la aceleración tecnológica de forma que pueda afirmarse que cada día nuestros mares son más limpios y seguros.

2. RECURSOS

Tras acometer un importante esfuerzo inversor en los planes de salvamento anteriores, España cuenta con una dotación de medios materiales, tecnológicamente avanzados que han permitido establecer un sólido sistema de salvamento y lucha contra la contaminación. En concreto, SASEMAR cuenta con los siguientes medios:

- 20 Centros de Coordinación de Salvamento (CCS)
- 15 Helicópteros de salvamento

- 3 Aviones de patrullaje marítimo
- 14 buques de salvamento
- 57 embarcaciones de intervención rápida (“Salvamar”)
- 4 lanchas de salvamento polivalentes (“Guardamar”)
- 6 Bases Logísticas de Lucha contra la contaminación (LCC)
- 2 Bases Subacuáticas
- 1 Centro de formación (Cesemi Jovellanos)

Además de contar con los medios adecuados, SASEMAR presta un servicio con disponibilidad 365 días/24horas, para ello cuenta (a 30 de abril de 2022), con una plantilla de cerca de 1.500 empleados, de los cuales el 41% corresponde a personal de control y técnico y el 59% corresponde a personal de flota.

Es fundamental señalar que los servicios que presta Salvamento Marítimo, son de ámbito nacional en los 7.880 km de costa y en el área de responsabilidad SAR (Search and Rescue) asignados a España por Convenios Internacionales (SAR 79), y que equivale a 3 veces el territorio nacional. Esto quiere decir que, sin perjuicio de la ubicación física de un determinado medio marítimo, aéreo, centro de coordinación marítimo, o base estratégica, etc., todos ellos se utilizan o movilizan en su caso para dar cobertura a una determinada emergencia en el menor tiempo posible.

3. ACTIVIDAD

Con esta estructura, en el año 2021, último ejercicio cerrado, Salvamento Marítimo:

- Asistió a 46.073 personas (una media de 126 personas al día).
- Salvamento Marítimo rescató a 25.527 personas en 1.090 embarcaciones precarias o sobrecargadas.
- Asistió a 6.079 buques.
- Controló el tráfico de 269.977 buques.
- Impartió formación a 4.735 personas, a través de 524 cursos especializados en el Centro Jovellanos.

4. VISIÓN ESTRATÉGICA

El Plan Nacional de Salvamento (PNS) es el documento básico de planificación que tiene SASEMAR como marco de referencia para el desarrollo del conjunto de las infraestructuras marítimas de servicio al tráfico marítimo y de coordinación de las operaciones de salvamento y lucha contra la contaminación marina. Se trata de un plan

estratégico global e integral con la finalidad de dar cumplimiento al mandato contenido en el artículo 264 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, del TRLPEMM.

El PNS se ejecuta desde el MITMA, Departamento en el que residen las competencias en la materia. La responsabilidad de su desarrollo queda encomendada a la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM) a través de SASEMAR.

En los últimos años, el Gobierno ha llevado cabo un gran esfuerzo inversor, gracias al cual España cuenta con un servicio de Salvamento Marítimo de los más avanzados del mundo.

El Plan Nacional de Salvamento y Seguridad Marítima 2021-2024 aspira a mantener el sistema español de salvamento marítimo y lucha contra la contaminación, desarrollado hasta ahora como un referente global civil en la prestación de servicios de seguridad y protección en la mar. Estará convenientemente coordinado con otras administraciones y organismos, apostando por la innovación y contribuyendo al desarrollo sostenible y a la preservación del entorno marino.

El Plan Nacional de Salvamento Marítimo 2021-2024, se desarrolla en torno a tres grandes ejes y 8 líneas estratégicas:

- **Competitividad:** Servicios Eficaces y Eficientes: reforzar el servicio público de salvamento de la vida en la mar y de lucha contra la contaminación, con el objeto de que sea un servicio de calidad, dotando el actual servicio de adecuados medios humanos (reforzando la plantilla e impulsando la formación) y materiales (modernizando los medios actuales), promoviendo una mayor coordinación y cooperación entre las autoridades marítimas.
- **Descarbonización y sostenibilidad:** alineados con lo establecido por Naciones Unidas en su Agenda 2030 en los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) 13: Acción por el clima y 14: Vida submarina, adoptando medidas para combatir el cambio climático y el uso sostenible de los océanos, mares y recursos marinos. Además, el Marco de actuación en materia de Clima y Energía contempla una serie de metas y objetivos políticos para toda la Unión Europea durante el periodo 2021-2030, como la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero. En este punto, surgen retos que tienen como objetivo un entorno marino más limpio: mediante la reducción de la contaminación atmosférica, seguir con la vigilancia para conseguir un mar más limpio y seguro, y la formación y divulgación de mensajes en cuestiones medioambientales para concienciar a la sociedad.
- **Digitalización e innovación del sistema de salvamento, lucha contra la contaminación y control del tráfico marítimo;** es fundamental para gestionar de forma adecuada el ingente volumen de información y comunicaciones en tiempo real de todos los elementos que conforman este sistema.

Paralelamente, durante los últimos ejercicios, se ha realizado un gran esfuerzo para mantener el número de medios (aviones, helicópteros, buques, embarcaciones de salvamento, etc.) con los que SASEMAR cumple el servicio público que la ley le encomienda con estricto respeto al coste de los factores.

5. PRESUPUESTO DE CAPITAL: INVERSIONES

Los objetivos que persigue el programa de inversiones no sólo encajan con los objetivos generales de la entidad, sino que son exactamente los mismos, ya que la razón de ser de esta Entidad es la coordinación de medios de salvamento y lucha contra la contaminación marina. Estos medios de salvamento son los instrumentos o herramientas con los que cuenta la Entidad para cumplir su objeto.

Para el ejercicio 2023, el presupuesto de inversiones de SASEMAR con cargo a los Presupuestos Generales del Estado, se imputan al capítulo 7 de este programa, para financiar la finalización de los proyectos iniciados en ejercicios anteriores, aprobados en el Plan de Actuación 2019-2021 (muchos de ellos retrasados debido al impacto del COVID - 19), y comenzar otros previstos en el nuevo PNS 2021-2024:

- Reposición de equipos críticos en los CCS, medida imprescindible para el mantenimiento del servicio actual, para: renovación de sistemas de sensores de radar, radiogoniometría etc, incorporando sensores de última generación; renovación de sistemas de representación VTS obsoletos en 10 CCS; digitalización de las comunicaciones MF/HF y homogeneización de versiones, etc.
- Además de continuar con la construcción del nuevo CCS Palma (actualmente sigue pendiente de autorizaciones administrativas para poder iniciar la construcción del edificio), y empezar con la ampliación de la torre del CCS Algeciras para trasladar el actual CCS Tarifa, una vez que se consigan los permisos necesarios, en 2023 se contará con presupuesto para iniciar otros proyectos, como, por ejemplo, modificar las instalaciones del Centro Jovellanos para disminuir los consumos y las emisiones del propio centro, estudiar trasladar otros CCS y estaciones remotas (Beo en Finisterre y Cádiz) debido a problemas estructurales detectados, o llevar a cabo un estudio para reubicar determinadas Bases estratégicas que permitan disminuir los tiempos de respuesta en emergencias.
- Continuar con la renovación anual de 2 unidades marítimas de intervención rápida, tipo Salvamar de 21 metros de eslora. Se ha tenido en cuenta un mayor valor del coste de estas unidades, debido al incremento del precio de las materias primas y materiales provocado por la crisis de Ucrania.
- Continuar con la construcción de una unidad marítima tipo Guardamar. Por este concepto se dotará el presupuesto en 2023, alcanzando los últimos hitos previstos de construcción. Se ha consignado un incremento estimado del 7% del valor del

contrato debido al incremento del precio de las materias primas y materiales provocado por la crisis de Ucrania y que el contratista ha solicitado acogiendo a lo establecido en el RD Ley 3/2022 de 1 de marzo, de medidas excepcionales en materia de revisión de precios en los contratos públicos de obras.

- En mayo de 2021 se adjudicó, el contrato para la construcción de un remolcador de altura que permita el aterrizaje de aviones no tripulados, lo que permitirá mejorar la capacidad de respuesta en emergencias de salvamento y contaminación marina. La imputación al presupuesto de 2023 corresponde al último de sus hitos previstos de construcción. Asimismo, se ha consignado también un incremento estimado del 7% del valor del contrato debido al incremento del precio de las materias primas y materiales provocado por la crisis de Ucrania y que el contratista ha reclamado, acogiendo a lo establecido en el RD Ley 3/2022 de 1 de marzo, de medidas excepcionales en materia de revisión de precios en los contratos públicos de obras.
- Asimismo, en 2023 se prevé iniciar la construcción de 2 remolcadores de altura de unos 60-65 metros de eslora diseñados con criterios ambientales para ir sustituyendo a los otros dos remolcadores de mayor antigüedad.
- Renovación de equipos críticos de la flota de Helicópteros AW139, EC225, y aviones CN235, propiedad de SASEMAR para resolver las obsolescencias que están sufriendo de manera cada vez más frecuente y modernizar los equipos críticos para poder garantizar la operatividad del servicio.
- Adquisición de 2 vehículos sumergibles tripulados a gran profundidad de intervención rápida dotados con brazos para operaciones, sonar, opciones de hot tapping, cámaras, etc, con un coste estimado total de unos 8 millones de euros.
- Renovación de equipamientos de unidades marítimas según la siguiente relación:
 - Renovación de material de lucha contra la contaminación adquiridos en la operación del Prestige por barreras y equipos de última generación fabricados con materiales menos contaminantes.
 - Adquisición de 2 Rov's medianos para sustituir los adquiridos durante el Prestige, que han quedado obsoletos o no funcionan.
 - Actualización del sistema de gestión de potencia del B/S Don Inda.
 - Continuar con la instalación de mejoras de los sistemas de búsqueda y rescate (sondas multihaz, etc,) en las unidades marítimas de salvamento para mejorar la eficiencia en la detección y localización de personas o pecios hundidos en el mar.
 - Continuar con la renovación de motores y actualización del equipamiento de navegación y comunicaciones de las salvamares de mayor antigüedad.

- Renovación de 2 lanchas semirrígidas de Cruz Roja.
- Programa integral de innovación en salvamento marítimo i-SAR, con un coste total estimado en 21 millones de euros, que incluiría la construcción de un avión no tripulado dotado con sensores de última generación que permita reforzar la función inspectora en el control de emisiones atmosféricas de los buques. Este proyecto cuenta con la prefinanciación a 3 años de un Fondo FEDER (85%), del 2020 al 2023.

En diciembre de 2020, se ha recibido en concepto de anticipo el libramiento en pago único del total de la ayuda por 17,831 millones de euros, correspondiente al 85% del coste estimado del proyecto. En 2022 se han ido adjudicando tanto el contrato principal como los asociados al proyecto para desarrollar la solución innovadora, siendo la previsión inicial de ejecución prevista del proyecto de un 35% en 2022 y el 65% restante en 2023.

Por tanto, para 2023 se estima contar con presupuesto, de cuyo total el 85% estaría financiado con cargo al Fondo FEDER, y el resto con cargo al presupuesto de inversiones de SASEMAR.

- Inversiones del Centro de formación CESEMI Jovellanos para:
 - Instalación de placas fotovoltaicas que repercutan en una reducción del consumo eléctrico y mejore la sostenibilidad ambiental del centro.
 - Adquisición de un simulador de posicionamiento dinámico y su implementación como curso.
 - Sustitución por obsolescencia del pescante del bote de rescate.
 - Sustitución de los vehículos industriales del Centro por otros eléctricos.
- Otras inversiones complementarias para la:
 - Digitalización de los procesos de la entidad: adquisición de licencias para aplicaciones de control del trabajo no presencial, portátiles para el personal, actualización licencias office, impulso de la plataforma de la Administración General del Estado, mejora de las infraestructuras y seguridad digital, etc.
 - Resto de inversiones (Varadas, reposiciones de material informático y otros equipos de oficina, etc.).

6. PRESUPUESTO DE EXPLOTACIÓN

Con el objetivo de cumplir con las funciones atribuidas al MITMA, y siempre desde la perspectiva del obligado respeto a los objetivos de política económica y estabilidad presupuestaria definidos para cada uno de los ejercicios de vigencia del Plan Estratégico, el presupuesto de explotación de SASEMAR, se ha elaborado con la política de racionalización del gasto, esto es, manteniendo los costes del conjunto de medios con los

que cuenta para prestar el servicio público encomendado, y con una previsión de ingresos propios similar a la del año anterior.

Es decir, estos presupuestos están totalmente aquilatados al coste de los factores en situación de stand-by, esto es, de estancia en espera de resolver cualquier accidente o eventualidad; de forma que cuando se producen accidentes de una determinada entidad como han sido los de los buques Prestige, Oleg Naydenov, etc., se hace necesaria la tramitación de créditos extraordinarios para poder financiar la resolución de los mismos.

En salvamento marítimo, la sensibilidad de los diferentes agentes sociales ante cualquier debilidad en la resolución de un accidente es total al tratarse de vidas humanas, por lo que el despliegue de recursos planteado se considera como el nivel crítico necesario y es fruto, además de la experiencia alcanzada en los casi treinta años de funcionamiento de la Sociedad de Salvamento.

7. ÓRGANOS ENCARGADOS DE SU EJECUCIÓN.

El Centro gestor responsable de la ejecución del programa es la Dirección General de la Marina Mercante.

8. OBJETIVOS E INDICADORES DE SEGUIMIENTO.

OBJETIVO
Ejecución del Plan Nacional de Servicios Especiales de Salvamento de la Vida Humana en el Mar y lucha contra la contaminación del Medio Marino

INDICADORES DE RESULTADOS	2021		2022		2023
	Presu- puestado	Realizado	Presu- puestado	Ejecución prevista	Presu- puestado
— Personas involucradas (nº)	60.000	46.073	42.000	45.000	45.000
— Buques asistidos (nº)	6.000	6.079	6.000	6.000	6.000
— Buques controlados en Dispositivos de Separación de Tráfico (DST) (nº)	140.000	132.218	135.000	140.000	140.000
— Tráfico Portuario (nº)	176.000	137.759	157.000	140.000	140.000

OBJETIVO
Ejecución del Plan Nacional de Servicios Especiales de Salvamento de la Vida Humana en el Mar y lucha contra la contaminación del Medio Marino

INDICADORES DE MEDIOS	2021		2022		2023
	Presu- puestado	Realizado	Presu- puestado	Ejecución prevista	Presu- puestado
— Personas estructura (nº)	1.474	1.470	1.585	1.490	1.585
— Gastos de explotación (miles de euros)	189.014	190.839	192.747	209.319	213.909
— Inversiones (miles €)	56.250	20.820	46.941	45.975	57.931
— Inversiones (miles €) con cargo al Fondo del Plan de Recuperación Económica de la UE	0	0	0	0	0