



El secretari d'Estat de Transports participa en un exercici de vigilància aèria i detecció de contaminació marina

- L'avió de Salvament Marítim "Sasemar 101", dependent del Ministeri de Foment, ha simulat la detecció d'una contaminació per part d'un vaixell davant les costes de Barcelona

1-abril-2011. El Secretari d'Estat de Transport, Isaías Taboas, ha participat avui en un exercici de lluita contra la contaminació marina a bord de l'avió de Salvament Marítim "Sasemar 101" en què ha pogut comprovar la capacitat dels mitjans aeris per a la prevenció i detecció de la contaminació a la mar.

L'exercici s'ha presentat en el vaixell "Clara Campoamor" al port de Barcelona. Aquesta unitat de Salvament Marítim també ha simulat ser el vaixell contaminador.

L'avió "Sasemar 101" ha sobrevolet les aigües properes a Barcelona i ha detectat al presumpte vaixell infractor. Els equips d'última generació de l'avió han permès la classificació i quantificació de la descàrrega, així com la transmissió de la informació al centre de coordinació de la vigilància i les autoritats competents per a l'inici del corresponent expedient sancionador.

L'element que feia de petroli era oli de peix, innoeu per al medi marí.

Vigilància aèria: eficàcia en la prevenció, detecció i sanció dels causants de contaminacions marines

La vigilància aèria ha demostrat ser l'eina més útil i eficaç per a la prevenció i detecció de la contaminació marina, tant pel seu potencial per al seguiment i identificació dels vaixells infractors i l'aportació de proves susceptibles de demostrar la responsabilitat de la infracció, com per la important eficàcia dissuasòria.

CORREO ELECTRONICO

prensa.madrid@sasemar.es
prensa1.madrid@sasemar.es

Esta información puede ser usada en parte o en su integridad sin necesidad de citar fuentes



El Pla Nacional de Salvament Marítim 2010-2018, aprovat l'agost de 2010, preveu, al costat de la vigilància, el reforç de l'actuació sancionadora contra els responsables de les descàrregues, no només en la via administrativa sinó en l'àmbit de la jurisdicció penal .

Amb la transposició de la Directiva 2009/123/CE del Parlament Europeu i del Consell del 21 d'octubre de 2009 relativa a les contaminacions procedents de vaixells, s'ha reforçat el marc penal per a la repressió d'aquestes activitats potenciant l'exercici de l'acció penal contra els causants de les accions contaminants, que poden ser considerats com a autors responsables d'un delictes contra el medi ambient.

El mes de març, el Ministeri de Foment, ha imposat mesures cautelars a 2 vaixells en ser presumptes autors de contaminacions marines a la zona del mediterrani. L'Administració marítima els ha imposat mesures cautelars que ascendeixen a 450.000 € per a garantir l'eficàcia de la resolució de l'expedient sancionador i cobrir les despeses operatives duts a terme per Salvament Marítim. La Fiscalia de Medi Ambient ha iniciat diligències judicials contra un d'aquests vaixells.

Ja en l'últim trimestre de l'any 2010, el Ministeri de Foment va imposar mesures cautelars a 4 vaixells-que van ascendir a 550.000 € -, en ser presumptes autors de contaminacions marines. De la mateixa manera la Fiscalia inici diligències judicials contra dos.

Característiques de l'avió "Sasemar 101"

L'avió "Sasemar 101", forma part d'una flota composta en l'actualitat per un total de 5 avions: 3 CASA 235-300-un dels quals és el "Sasemar 101" - i 2 Beechcraft Baron B-55.

El "Sasemar 101" opera a la Mediterrània, i cada any desenvolupa 300 missions, de les quals un 85 per cent són de vigilància per al control de la contaminació. La meitat d'aquestes operacions es desenvolupa a la Mediterrània Nord.



Aquest avió realitza unes 1.000 hores anuals de vols. Cada hora du a terme el rastreig d'una superfície de 10.000 km², equivalents gairebé a una tercera part de la superfície total de Catalunya.

A més dels 3 tripulants que piloten l'avió, 2 tècnics especialitzats s'encarreguen de manipular els equips de localització i rastreig, els sistemes integrats de vigilància i les consoles de treball.

La tripulació es coordina amb els centres en terra així com amb totes les unitats que participen en una operació de salvament.

El CN-235-300, el model del "Sasemar 101", disposa d'un temps de permanència en l'aire superior a les 9 hores, de manera que pot intervenir en operacions amb un abast de 3.706 quilòmetres i un radi d'acció de 1.853 quilòmetres, amb una velocitat de 437 quilòmetres per hora.

Està equipat amb el FITS (Sistema Tàctic Totalment Integrat), que és el més modern i capaç actualment en servei a tot el món. A més, té entre altres elements amb llançador de marcadors, basses i equips de salvament, sistema de detecció per infrarojos per facilitar la localització nocturna de naufrags, radar de recerca de llarg abast d'entre 40 i 200 milles i sistema d'identificació de vaixells (AIS).

Però són els seus sistemes de detecció i seguiment de taques de contaminació dels mitjans més destacats dels seus equipaments.

Els equips d'última generació permeten la detecció d'abocaments il·legals, tant de dia com de nit, monitoritzen, calculen el gruix de l'abocament, el quantifiquen i transmeten aquesta informació.

Tecnologia del "Sasemar 101" per a detecció d'abocaments

- Radar de Cerca d'alta resolució— específicament desenvolupat per a la localització de petits blancs fins i tot en estat de mar agitada, a mitja i curta distàncies.



- Sensor IR / EO està compost— essencialment d'una torreta giroestabilitzada que conté: un sensor infraroig, una càmera diürna CCD de TV en color amb zoom continu i una càmera
- Radar de rastreig lateral— (SLAR), que realitza la detecció d'abocaments al mar d'hidrocarburs. Permet cobrir grans superfícies detectant petites i grans contaminacions que posteriorment són analitzades en detall per altres sensors.
- Sensor (IR / UV)— Infraestructures Vermell i Ultraviolada, usat per l'anàlisi detallada de qualsevol contaminació. La informació obtinguda per l'escàner IR / UV, permetrà l'estimació de la superfície de l'abocament o zona contaminada.
- Sensor Microones (MRW) que— permet mesurar el gruix de la capa de contaminant en la superfície del mar. El sistema permet la seva operació tant durant el dia com la nit, així com en condicions meteorològiques adverses i estarà basat en la detecció de la radiació tèrmica.
- Laser Fluoresensor (LFS) que— permet la discriminació i classificació del tipus de contaminació. La determinació del rang de gruixos estarà entre 0,1 i 20 micres. permetent la detecció de contaminació sota la superfície marina.
- AIS (Sistema Automàtic— d'Identificació). L'objectiu fonamental del sistema AIS és conèixer la posició dels vaixells i altres informacions rellevants que altres vaixells o estacions puguin conèixer-la.