



El secretario de Estado de Transportes participa en un ejercicio de vigilancia aérea y detección de contaminación marina

- El avión de Salvamento Marítimo “Sasemar 101”, dependiente del Ministerio de Fomento, ha simulado la detección de una contaminación por parte de un buque frente a las costas de Barcelona

1-abril-2011. El Secretario de Estado de Transporte, Isaías Taboas, ha participado hoy en un ejercicio de lucha contra la contaminación marina a bordo del avión de Salvamento Marítimo “Sasemar 101” en el que ha podido comprobar la capacidad de los medios aéreos para la prevención y detección de la contaminación en la mar.

El ejercicio se ha presentado en el buque “Clara Campoamor” en el puerto de Barcelona. Esta unidad de Salvamento Marítimo también ha simulado ser el buque contaminador.

El avión “Sasemar 101” ha sobrevolado las aguas cercanas a Barcelona y ha detectado al presunto buque infractor. Los equipos de última generación del avión han permitido la clasificación y cuantificación de la descarga, así como la transmisión de la información al centro de coordinación de la vigilancia y a las autoridades competentes para el inicio del correspondiente expediente sancionador.

El elemento que hacía las veces de petróleo era aceite de pescado, inocuo para el medio marino.



Vigilancia aérea: eficacia en la prevención, detección y sanción de los causantes de contaminaciones marinas

La vigilancia aérea ha demostrado ser la herramienta más útil y eficaz para la prevención y detección de la contaminación marina, tanto por su potencial para el seguimiento e identificación de los buques infractores y la aportación de pruebas susceptibles de demostrar la responsabilidad de la infracción, como por la importante eficacia disuasoria. El Plan Nacional de Salvamento Marítimo 2010-2018, aprobado en agosto de 2010, contempla, junto a la vigilancia, el refuerzo de la actuación sancionadora contra los responsables de las descargas, no solo en la vía administrativa sino en el ámbito de la jurisdicción penal.

Con la transposición de la Directiva 2009/123/CE del Parlamento Europeo y del Consejo del 21 de octubre de 2009 relativa a las contaminaciones procedentes de buques, se ha reforzado el marco penal para la represión de estas actividades potenciando el ejercicio de la acción penal contra los causantes de las acciones contaminantes, que pueden ser considerados como autores responsables de un delito contra el medio ambiente.

En el mes de marzo, el Ministerio de Fomento, ha impuesto medidas cautelares a 2 buques al ser presuntos autores de contaminaciones marinas en la zona del mediterráneo. La Administración Marítima les ha impuesto medidas cautelares que ascienden a 450.000 € para garantizar la eficacia de la resolución del expediente sancionador y cubrir los gastos operativos llevados a cabo por Salvamento Marítimo. La Fiscalía de Medio Ambiente ha iniciado diligencias judiciales contra uno de estos buques.

Ya en el último trimestre del año 2010, el Ministerio de Fomento impuso medidas cautelares a 4 buques-que ascendieron a 550.000€-, al ser presuntos autores de contaminaciones marinas. Del mismo modo la Fiscalía inicio diligencias judiciales contra dos de ellos.



Características del avión "Sasemar 101"

El avión "Sasemar 101", forma parte de una flota compuesta en la actualidad por un total de 5 aviones: 3 CASA 235-300 -uno de los cuales es el "Sasemar 101"- y 2 Beechcraft Baron B-55.

El "Sasemar 101" opera en el Mediterráneo, y cada año desarrolla 300 misiones, de las cuales un 85 por ciento son de vigilancia para el control de la contaminación. La mitad de estas operaciones se desarrolla en el Mediterráneo Norte.

Este avión realiza unas 1.000 horas anuales de vuelos. Cada hora lleva a cabo el barrido de una superficie de 10.000 km², equivalentes casi a una tercera parte de la superficie total de Catalunya.

Además de los 3 tripulantes que pilotan el avión, 2 técnicos especializados se encargan de manipular los equipos de localización y rastreo, los sistemas integrados de vigilancia y las consolas de trabajo.

La tripulación se coordina con los centros en tierra así como con todas las unidades que participan en una operación de salvamento.

El CN-235-300, el modelo del "Sasemar 101", dispone de un tiempo de permanencia en el aire superior a las 9 horas, por lo que puede intervenir en operaciones con un alcance de 3.706 kilómetros y un radio de acción de 1.853 kilómetros, con una velocidad de 437 kilómetros por hora.

Está equipado con el FITS (Sistema Táctico Totalmente Integrado), que es el más moderno y capaz actualmente en servicio en todo el mundo. Además, cuenta entre otros elementos con lanzador de marcadores, balsas y equipos de salvamento; sistema de detección por infrarrojos para facilitar la localización nocturna de naufragos, radar de búsqueda de largo alcance de entre 40 y 200 millas y sistema de identificación de buques (AIS).

Pero son sus sistemas de detección y seguimiento de manchas de contaminación los medios más destacados de sus equipamientos.



Los equipos de última generación permiten la detección de vertidos ilegales, tanto de día como de noche, monitorizan, calculan el espesor del vertido, lo cuantifican y transmiten esa información.

Tecnología del "Sasemar 101" para detección de vertidos

- Radar de Búsqueda de alta resolución específicamente desarrollado para la localización de pequeños blancos incluso en estado de mar agitada, a media y corta distancias.
- Sensor IR/EO está compuesto esencialmente de una torreta giroestabilizada que contiene: Un sensor infrarrojo, una cámara diurna CCD de TV en color con zoom continuo y una cámara
- Radar de barrido lateral (SLAR), que realiza la detección de vertidos al mar de hidrocarburos. Permite cubrir grandes superficies detectando pequeñas y grandes contaminaciones que posteriormente son analizadas en detalle por otros sensores.
- Sensor (IR/UV) Infra-Rojo y Ultravioleta, usado para el análisis detallado de cualquier contaminación. La información obtenida por el escáner IR/UV, permitirá la estimación de la superficie del vertido o zona contaminada.
- Sensor Microondas (MRW) que permite medir el espesor de la capa de contaminante en la superficie del mar. El sistema permite su operación tanto durante el día como la noche, así como en condiciones meteorológicas adversas y estará basado en la detección de la radiación térmica.
- Laser Fluoresensor (LFS) que permite la discriminación y clasificación del tipo de contaminación. La determinación del rango de espesores estará entre 0,1 y 20 μm . permitiendo la detección de contaminación bajo la superficie marina.
- AIS (Sistema Automático de Identificación). El objetivo fundamental del sistema AIS es conocer la posición de los buques y otras informaciones relevantes para que otros buques o estaciones puedan conocerla.