

EJERCICIO POLEX 2019

POLEX 2019 es un ejercicio de ámbito nacional de salvamento y lucha contra la contaminación marina organizado por la Dirección General de la Marina Mercante y la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, que se celebrará los días 19 y 20 de noviembre de 2019 en Málaga.

*Málaga
19 y 20 de
Noviembre*

Contenido

1. ANTECEDENTES, MARCO LEGAL, ÁMBITO DE APLICACIÓN	3
1.1. Antecedentes.....	3
1.2. Marco Legal	3
1.3. Ámbito de Aplicación.....	4
2. DESCRIPCIÓN Y OBJETIVOS DEL EJERCICIO	5
2.1. Descripción.....	5
2.1.1. Desarrollo de las operaciones.....	5
2.2. Objetivos generales	6
2.3. Objetivos específicos.....	6
2.3.1. Coordinación	6
2.3.2. Objetivos Operacionales	7
2.3.3. Predicción de derivas	7
3. PLANIFICACIÓN OPERATIVA DEL EJERCICIO	8
3.1. Localización.....	8
3.2. Escenario	9
3.3. Ejercicio SAR	11
3.3.1. Secuencia Operaciones de Salvamento y Rescate	11
3.4. Ejercicio LCC	11
3.4.1. Características vertido.....	11
3.4.2. Secuencia acaecimientos LCC	11
3.4.3. Tipo Despliegue	12
3.4.4. Observaciones configuración y desarrollo ejercicio	12
3.5. Agenda	12
4. COMPOSICIÓN Y FUNCIONES DE LOS ORGANOS DE DIRECCION Y RESPUESTA.....	14
4.1. Órganos encargados de la dirección y respuesta (en situaciones de emergencia 2).....	14
4.2. Estructura de Apoyo a los órganos de dirección y respuesta.	14
4.3. Ubicación de los órganos de dirección y respuesta.....	16
5. GRUPOS DE RESPUESTA.....	18
5.1. Unidades Marítimas.....	18
5.2. Medios aéreos.....	19
5.3. Marcadores y boyas de deriva.....	19
5.4. Participantes	19
6. COMUNICACIONES	23
6.1. Protocolo de Comunicaciones ejercicio Operativo.....	23
6.2. Protocolo de Comunicaciones entre planes.....	24
7. BRIEFING, DEBRIEFING	24
8. SEGURIDAD	25
9. FINALIZACIÓN DEL EJERCICIO	25
10. APLAZAMIENTO Y/O CANCELACIÓN DEL EJERCICIO	25
11. MEDIOS DE COMUNICACIÓN	26

1. ANTECEDENTES, MARCO LEGAL, ÁMBITO DE APLICACIÓN

1.1. Antecedentes

El Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos de 1990, conocido por las siglas OPRC 90, ratificado por España el 12 de enero de 1994, tienen como objetivo la cooperación internacional y la asistencia mutua en incidentes mayores de contaminación marina, y el desarrollo y mantenimiento en los Estados Parte de la adecuada capacidad de preparación y respuesta frente a emergencias de contaminación marina causada por hidrocarburos. El Convenio OPRC 90 determina en su artículo 6 la obligación de establecer, por los Estados Parte, un «Sistema Nacional» para hacer frente con prontitud y de manera eficaz a los sucesos de contaminación por hidrocarburos. Del mismo modo, en este mismo artículo se establece un programa de ejercicios para las organizaciones de lucha contra la contaminación por hidrocarburos y de formación del personal pertinente.

La Dirección General de la Marina Mercante y la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima tienen encomendado la formación y adiestramiento para todas aquellas personas adscritas al Plan Marítimo Nacional mediante la realización de un programa de ejercicios periódicos. Esta encomienda conlleva la realización de ejercicios prácticos regulares con un doble objetivo:

- Que los integrantes de los grupos de respuesta estén familiarizados con el manejo de los equipos y de las técnicas de lucha contra la contaminación.
- Que los miembros directivos y coordinadores del plan efectuarán ejercicios teóricos y prácticos periódicos, con el fin de familiarizarse con las distintas situaciones que pueden plantearse.

Siempre que ello fuera posible, en función de las actividades realizadas por los organismos de los que dependan, se procurará que en la realización de ejercicios prácticos regulares puedan participar personal y medios de los Ejércitos de Tierra y Aire, de la Armada Española, de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar, de la Dirección General de Protección Civil y Emergencias, de la Guardia Civil del Mar, de la Dirección Adjunta de Vigilancia Aduanera del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, del Consejo de Seguridad Nuclear, de Cruz Roja Española y de las comunidades autónomas litorales. Así mismo, se procurará la participación en los ejercicios de los efectivos y de las unidades de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado

1.2. Marco Legal

El Sistema Nacional de Respuesta (SNR) ante un suceso de contaminación marina, aprobado por Real Decreto 1695/2012, es de aplicación en todos aquellos casos de contaminación marina accidental o deliberada cualquiera que sea su origen o naturaleza que afecte o pueda afectar a las

aguas marinas sobre las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, como a las costas españolas.

El Sistema Nacional de Respuesta contempla dos subsistemas, que se corresponden con sus ámbitos de actuación, el marítimo y el costero. En el ámbito marítimo se engloba el Plan Marítimo Nacional (PMN), aprobado mediante Orden FOM/1793/2014, de 22 de septiembre de 2014.

Dicho PMN se activará cuando el suceso de contaminación afecte a las aguas marítimas, y los planes interiores, en relación con los puertos, terminales de manipulación de mercancías, plataformas marítimas de explotación de recursos o cualquier instalación marítima situada en aguas españolas. Además establece las estructuras de respuesta, los procedimientos operativos y los medios materiales y humanos para dar respuesta a cualquier tipo de contaminación marina.

1.3. Ámbito de Aplicación

POLEX 2019 es un ejercicio de ámbito nacional de salvamento y lucha contra la contaminación marina organizado por la Dirección General de la Marina Mercante y la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, que se celebrará los días 19 y 20 de noviembre de 2019 en Málaga.



El presente ejercicio se limitará al Subsistema Marítimo definido en el Sistema Nacional de Respuesta de Lucha Contra la Contaminación Marina Accidental (SNR), activándose el Plan Marítimo Nacional y declarándose como emergencia en situación 2. Por tanto su objetivo se limita al planteamiento de actividades de respuesta y coordinación entre las diferentes administraciones, organismos e instituciones involucradas.

Se trata de un ejercicio con medios reales aeromárítimos y con despliegue de medios de lucha contra la contaminación marina con el objetivo de simular una respuesta real ante una posible contaminación por hidrocarburos.

2. DESCRIPCIÓN Y OBJETIVOS DEL EJERCICIO

2.1. Descripción

El objetivo del presente ejercicio es establecer los mecanismos de respuesta ante un suceso de contaminación marina accidental en situación de emergencia de nivel 2 mediante la creación de los órganos precisos y el desarrollo de los sistemas de relación y coordinación de las diversas administraciones públicas competentes en la materia a efectos de garantizar una actuación eficaz respecto de los supuestos de contaminación.

El Ejercicio POLEX 2019 se realiza con el fin de que los miembros directivos y coordinadores del plan estén familiarizados con las distintas situaciones que pueden plantearse y con el objeto de que los integrantes de los grupos de respuesta estén entrenados con el manejo de los equipos y de las técnicas de lucha contra la contaminación. De esta manera, el presente ejercicio permitirá facilitar la evaluación de la capacidad de dirección y respuesta de la Administración Marítima española ante un suceso de contaminación en la situación de emergencia contemplada.

El ejercicio POLEX 2019 tendrá una duración de 2 días.

- Día 19: Jornada de puertas abiertas, explicación del ejercicio y ejercicio de rescate (SAR)
- Día 20: Ejercicio Operativo de Lucha Contra la Contaminación (LCC). Evaluación de los resultados y propuesta de mejoras

2.1.1. Desarrollo de las operaciones

El ejercicio POLEX 2019 simulará una operación de salvamento y de lucha contra la contaminación, con despliegue de medios, sobre el supuesto de una colisión entre un buque portacontenedores y un granelero en las proximidades de la bocana del puerto de Málaga. El ejercicio cuenta con tres escenarios diferenciados.

El primer escenario del ejercicio permitirá poner en práctica procedimientos de evacuación y rescate de la tripulación a bordo del buque portacontenedores, situando en escena varios medios aéreos.

El segundo escenario consistirá en la activación en situación 2 del Plan Marítimo Nacional en un supuesto de contaminación grave.

Se desplegarán unidades marítimas de SASEMAR y otros organismos, interviniendo los grupos de respuesta, así como de la posterior transferencia a tierra de los residuos recuperados.

En el tercer escenario, se activará el proceso de designación de un lugar de refugio del buque contaminante; una vez atracado, se procederá a la adopción de las medidas adecuadas para responder al vertido ya causado y reducir el impacto ambiental.

Este ejercicio servirá para la evaluación de la estructura del Plan Marítimo Nacional y de los procedimientos operativos.

2.2. Objetivos generales

- ✓ Constituir las estructuras de respuesta y comprobar los procedimientos operativos establecidos, así como utilizar los medios materiales y humanos disponibles para dar respuesta al supuesto de contaminación contemplado.
- ✓ Comprobar la puesta en práctica del régimen de coordinación previsto en el Sistema Nacional de Respuesta ante Contaminaciones Marinas.
- ✓ Que los integrantes de los grupos de respuesta estén familiarizados con el manejo de los equipos y de las técnicas de lucha contra la contaminación.
- ✓ Integrar el presente ejercicio como parte del proceso de planificación y que facilite la revisión del PMN aportando una propuesta de posibles enmiendas atendiendo a las lecciones aprendidas, con la participación de todos los intervinientes.
- ✓ Evaluar la capacidad de la Administración española de dirección y respuesta ante un suceso de contaminación en situación de emergencia nivel 2.

2.3. Objetivos específicos

2.3.1. Coordinación

- ✓ Comprobar la utilidad de las nuevas herramientas incorporadas al MOC (Maritime Operations Center), y los procedimientos internos en fase de pruebas para dar soporte a la dirección de la emergencia en un supuesto similar. En este sentido, es importante pre-identificar los riesgos con el fin de apoyar las decisiones tácticas y analizar el comportamiento, las reacciones y la cadena de responsabilidad durante las operaciones.
- ✓ Establecer las fases y situaciones de la emergencia y el empleo de los medios de respuesta ante el suceso de contaminación marina teniendo en cuenta los posibles riesgos y las áreas vulnerables.
- ✓ Reforzar y promover la cooperación entre DGMM/Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima y otros organismos supranacionales, nacionales, autonómicos y locales relacionados con la respuesta y lucha contra la contaminación.
- ✓ Capacitar al personal, clarificación de roles y responsabilidades. Mejorar el desempeño individual, la coordinación entre departamentos, y el soporte a la Dirección de Operaciones con todos los recursos disponibles y las comunicaciones, dentro de nuestra Organización

2.3.2. Objetivos Operacionales

- ✓ Determinar el correcto seguimiento de los procedimientos así como los tiempos de actuación y su posible optimización de una maniobra real de remolque.
- ✓ Reforzar la cooperación entre las embarcaciones de apoyo y los buques de despliegue de medios, así como del Centro de Coordinación de Salvamento, el On Scene Coordinator y las distintas actividades operacionales.
- ✓ Comprobar que los estándares de seguridad se mantienen a lo largo del ejercicio.
- ✓ Comprobar el estado de los equipos de lucha contra la contaminación a desplegar en el ejercicio y la potencial combinación de equipos de distintas agencias u organismos.
- ✓ Simular la evacuación de heridos para determinar el nivel de adiestramiento de las tripulaciones de salvamento y comprobar que los tiempos de ejecución se mantienen dentro de los estándares oficiales.
- ✓ Realizar el arriado de personal a bordo de un buque para determinar el grado de adiestramiento de las tripulaciones del helicóptero

2.3.3. Predicción de derivas

- ✓ Lanzamiento de boyas a modo de marcadores para predecir y monitorizar la trayectoria de la mancha de contaminación, así como la de los contenedores caídos a la mar.
- ✓ Predecir la trayectoria de la contaminación con modelos de deriva y contrastar los resultados con la deriva de las boyas lanzadas.
- ✓ Presentar conclusiones/predicciones en informes periódicos al órgano de decisión del incidente.

3. PLANIFICACIÓN OPERATIVA DEL EJERCICIO

3.1. Localización

La simulación de la operación de salvamento y de lucha contra la contaminación del POLEX 2019 tendrá lugar a una milla de la bocana del puerto de Málaga. Esta zona ha sido identificada como un lugar donde el peligro simulado podría ocurrir de manera realista.



La jornada de puertas abiertas se celebrará en Muelle 1 y 2 del Puerto de Málaga, donde podrán ser visitadas las unidades marítimas participantes en el ejercicio.

En el Adosado al Dique de Levante podrá ser visitado el helicóptero de Salvamento Marítimo.

En el Real Club Mediterráneo, sito en el paseo de la Farola, 18, tendrá lugar la presentación del ejercicio, las reuniones de briefing y debriefing y visualización del ejercicio SAR. También aquí se ubicará la Dirección de la Emergencia y del Comité Técnico Asesor.

El día 20, el ejercicio se visualizará desde la embarcación Red Ocean atracada en el Muelle 1 del Puerto de Málaga.

Se ha previsto para los vehículos de los asistentes una zona de aparcamiento en el Muelle de Levante del Puerto de Málaga.

3.2. Escenario

Se plantea el escenario como una colisión entre un buque portacontenedores y un buque granelero. Como consecuencia de este accidente, en el buque portacontenedores hay una persona desaparecida y dos heridos, además, se ha producido la caída de contenedores al agua y daños importantes en el casco afectando a los tanques de fuel-oil y a un tanque de lastre. El granelero no presenta heridos y tiene daños leves en su proa.

Supuesto. Colisión a una milla de la bocana del puerto de Málaga:

- **Buque A, granelero “Highlands Hope”**
 - Tras descargar en Málaga, desatraca con ayuda de dos remolcadores
 - En la bocana, larga remolcadores y desembarca práctico
 - Realiza cambio brusco de rumbo a destino Orán
- **Buque B, portacontenedores “Frisia Piraeus”**
 - Desde el fondeadero, se dirige a la bocana
 - Cuando está preparando embarque de práctico, se ve sorprendido por la maniobra del buque A
 - La colisión se produce cuando el práctico se dirige a embarcar en él

Daños ocasionados por la colisión:

Buque 1, Bulkcarrier “Highlands Hope”

- Sin heridos
- Daños leves en su proa



Buque 2, Portacontenedores “Frisia Piraeus”

- Un desaparecido. Dos heridos
- Incendio
- Daños en el casco
- Caída de contenedores al agua



Características de los buques implicados:**HIGHLANDS HOPE****GRANELERO**

IMO: 9721183
MMSI: 563012600
CALL SIGN: 9V5327
FLAG: SINGAPORE
YEAR BUILT: 2016
AIS SHIP'S TYPE: CARGO
GROSS TONNAGE: 34400
DEADWEIGHT: 59480 t
LENGTH OVERALL X BREADTH
199.99m x 32.31m



DRAUGHT: 9.3m
CARGO CONDITION: BALLAST
REGISTERED SPEED: (MAX/Average): 12.5 / 10.7 knots
LAST PORT OF CALL: MALAGA (ES)
NEXT POR OF CALL: ORAN (DZ)
POSITION: ON ROUTE

FRISIA PIRAEUS**PORTACONTENEDORES**

IMO: 9337263
MMSI: 636091278
CALL SIGN: A8LN3
FLAG: LIBERIA
YEAR BUILT: 2007
AIS SHIP'S TYPE: CARGO HAZARD C
(MINOR)
GROSS TONNAGE: 27779
DEADWEIGHT: 39332 t
LENGTH OVERALL X BREADTH
222.15m x 30.07m
CAPACITY: 2824 TEU



DRAUGHT: 11.6m
CARGO CONDITION: LOADED
REGISTERED SPEED: (MAX/Average): 20.4 / 18.0 knots
LAST PORT OF CALL: PORT SAID (EG)
NEXT POR OF CALL: MALAGA (ES)

3.3. Ejercicio SAR

3.3.1. Secuencia Operaciones de Salvamento y Rescate

- Evacuación de los tripulantes heridos
- Evaluación de daños en el casco y máquinas
- Buque sufre derrame de hidrocarburo

La dirección de la emergencia SAR corresponde al Capitán Marítimo de la zona que establece las líneas generales de actuación mientras Salvamento Marítimo efectúa la coordinación y ejecución de las operaciones así como la movilización de medios y comunicaciones con los procedimientos de actuación internos establecidos.

3.4. Ejercicio LCC

3.4.1. Características vertido

Marine Fuel Oil (MFO), IFO 180. Los tanques afectados contenían 510 m³.

3.4.2. Secuencia actuaciones LCC

- Activación de todos los procedimientos de notificación contemplados y solicitud de recursos a través del Mecanismo de Protección Civil de la UE (CECIS)
- Activación de CEDRE según procedimientos establecidos
- Lanzamiento Boyas
- Comienzo de las operaciones de limpieza en la mar. Posicionamientos de las unidades en el área del ejercicio para inicio de las operaciones de recogida y contención del HC
- Vigilancia aérea. Monitorización y seguimiento de la contaminación
- Recogida boyas y simulaciones de deriva

Ante la información y posterior confirmación de vertido y teniendo en cuenta las particularidades del caso según Artículos 9 al 14 del PLAN MARÍTIMO NACIONAL, la Autoridad Marítima activa el Plan Marítimo Nacional en Situación 2.

3.4.3. Tipo Despliegue

Se llevará a cabo un despliegue de tipo dinámico.

- Se desplegará la barrera desde el Clara Campoamor, una vez desplegada se pasará al BS María Zambrano.
- Se desplegarán los brazos recogedores por parte del B/S "Clara Campoamor".
- El BS María Zambrano y Salvamar Alnitak como embarcación de apoyo realizarán una configuración "J ". Desplegarán skimmer y montarán Fast Tank en cubierta.
- El buque contratado por EMSA "Monte Anaga" desplegará una barrera. Podrá ser requerido para llevar a cabo una segunda configuración con los brazos recogedores.

3.4.4. Observaciones configuración y desarrollo ejercicio

- Sería deseable que la configuración en "J" del despliegue de la barrera se lleve a cabo a popa de las unidades que desplieguen brazos, preferiblemente a una distancia equidistante entre ambos. Esto permitirá la recogida/contención del hidrocarburo que no sea atrapado por los brazos recogedores y mejora la eficacia de la recogida creando una cooperación entre unidades en una configuración conjunta, Brazos recogedores KOSEQ y barrera del buque "Monte Anaga" contratado por EMSA.
- Brazos recogedores KOSEQ equipo BS Clara Campoamor.
- Equipos Base Logística para despliegue barrera desde el BS María Zambrano y la Salvamar Alnitak (barrera, unidad de potencia, etc.).

3.5. Agenda

A tener en cuenta

- Todas las horas mencionadas en este documento se refieren a HORAS LOCALES.
- Todos los recursos necesarios deben estar posicionados en sus lugares de actuación según las instrucciones del ejercicio para esa fecha.
- Briefing de Coordinación de las unidades aéreas y control de vuelo: deberán asistir todas las tripulaciones de las diferentes aeronaves participantes, se realizará a continuación de la reunión previa de participantes.

AGENDA OBSERVADORES:

Día 19

- Jornada de puertas abiertas de las unidades participantes de 1500 horas a 1800 horas (Muelle 1 y 2 del Puerto de Málaga).
- Presentación del ejercicio, simulacro de evacuación de un tripulante herido durante el siniestro y cóctel de 1700 horas a 1930 horas (Real Club Mediterráneo).

Día 20

- Embarque para observación del ejercicio en el barco Red Ocean de 0930 horas a 1200 horas, en el muelle 1 del puerto de Málaga.
- Almuerzo de 1400 horas a 1600 horas en el Real Club Mediterráneo.
- Debriefing del ejercicio a las 1700 horas en el Real Club Mediterráneo.

AGENDA PARTICIPANTES:

Día 19

- Llegada de unidades a la zona antes de las 1200 horas
- Briefing Ejercicio SAR y LCC: de 1230 – 1330 horas en el Real Club Mediterráneo.
- Jornada de puertas abiertas de las unidades participantes de 1500 horas a 1800 horas (Muelle 1 y 2 del Puerto de Málaga).
- Presentación del ejercicio, simulacro de evacuación de un tripulante herido durante el siniestro y cóctel de 1700 horas a 1930 horas (Real Club Mediterráneo).
- Despegue helicóptero, ejercicio SAR 17:30 horas.

Día 20

- Dirección de la Emergencia y Comité Técnico Asesor reunido en el Real Club Mediterráneo a las 0845 horas
- Despliegue de medios LCC entre las 0900 y las 1400 horas.
- Almuerzo de 1400 horas a 1600 horas en el Real Club Mediterráneo.
- Debriefing del ejercicio a las 1700 horas en el Real Club Mediterráneo.

4. COMPOSICIÓN Y FUNCIONES DE LOS ORGANOS DE DIRECCION Y RESPUESTA SITUACION DE EMERGENCIA 2 (PMN)

4.1. Órganos encargados de la dirección y respuesta (en situaciones de emergencia 2)

El artículo 20 del PMN establece que según las distintas fases de emergencia que pudieran producirse, la activación de los planes y la dirección de las emergencias corresponderá al Director General de la Marina Mercante o al Subdirector General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima, por delegación, vacante o ausencia del anterior en situaciones de emergencia 2.

El Director de la Emergencia, tal y como establece el SNR, como parte de la estructura de respuesta ante un suceso de contaminación marina accidental, tendrá entre sus cometidos activar o desactivar el plan, establecer las líneas generales de actuación y las directrices a seguir por los grupos de respuesta mediante la oportuna toma de decisiones, realizar el seguimiento de los resultados y mantener las relaciones institucionales entre las administraciones públicas competentes.

Con este fin, se seguirán las directrices contenidas en el Plan Marítimo Nacional en lo concerniente a Activación de los Planes del Subsistema Marítimo (Art.12), Coordinación entre el PMN y otros planes (Art 13) y Coordinación entre el PMN y los planes interiores marítimos (Art.14), así como las instrucciones en cuanto a la organización de los Órganos de Dirección y Respuesta que especifica el Plan.

DIRECTOR DE LA EMERGENCIA: Director General de la Marina Mercante

4.2. Estructura de Apoyo a los órganos de dirección y respuesta en situaciones de emergencia 2

Tal y como establece el SNR, la estructura de respuesta de un plan de contingencias, cualquiera que sea su rango, se debe adaptar a los esquemas adoptados por la Organización Marítima Internacional y debe contar con los siguientes órganos:

- a) Un Coordinador de Operaciones, a cuyo cargo está la dirección de los grupos de respuesta que actúan en la zona afectada, que ejercerá sus funciones con sujeción a las directrices que al efecto imparta el director de la emergencia.

COORDINADOR DE OPERACIONES: Director Adjunto de Operaciones de SASEMAR

- b) Un Comité Técnico Asesor, formado por expertos cuyos conocimientos en materias científicas, técnicas, jurídicas o económicas pudieran ser relevantes y cuyo cometido es asesorar al director de la emergencia. A efectos del presente ejercicio, los roles reflejados

en el PMN podrán estar presentes físicamente o en su defecto, contactados por medios telemáticos (teléfono o videoconferencia)

COMITÉ TECNICO ASESOR

- Subdirectores Generales Adjuntos de la Subdirección General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima (siempre que no ejerza la dirección de las operaciones).
- Capitanes Marítimos de las zonas afectadas
- Jefes de las áreas de contaminación marítima y de seguridad marítima
- Un representante de Salvamento Marítimo con experiencia en la planificación y dirección de operaciones.
- Un representante de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar del MAPAMA
- Un representante de la Agencia Estatal de Meteorología.
- El Director Técnico de Protección Radiológica, siempre que la contaminación sea de carácter nuclear o radioactivo o exista un riesgo de contaminación de estas características

Así mismo, podrán incorporarse al comité técnico asesor si por las características del evento contaminador y por su importancia se estimara necesario:

- Un representante del sistema de apoyo técnico a la gestión de emergencias del plan estatal de protección civil ante el riesgo químico, en el supuesto de que la fuente de la contaminación o las consecuencias de ésta pudieran conllevar un riesgo de estas características,
- Representantes del Instituto Español de Oceanografía, del Consejo Superior de Investigaciones Científicas
- Representantes del Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas.

- c) Unos Grupos de Respuesta, encargados, según el plan al que estén adscritos, de la respuesta inmediata ante el riesgo (de explosión, incendio o riesgo químico, entre otros), del manejo de los equipos de lucha contra la contaminación, de la recuperación de los productos derramados, de la adecuada gestión de los residuos recogidos, de la limpieza de áreas contaminadas y de la protección de la biodiversidad.

Conforme al PMN los grupos de respuesta estarán integrados por los medios de lucha contra la contaminación marina, tanto marítimos como aéreos, adscritos a Salvamento Marítimo así como, en su caso, a otros organismos de las Administraciones públicas o de

las Fuerzas Armadas, Servicio Marítimo de la Guardia Civil, Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, Servicio de Vigilancia Aduanera o voluntarios.

GRUPOS DE RESPUESTA

- Salvamento Marítimo
- Fuerzas Armadas
- Servicio Marítimo Guardia Civil
- Fuerzas y Cuerpos de Seguridad
- Servicio Vigilancia Aduanera
- Voluntarios

d) Otros Grupos de Apoyo específicos Salvamento Marítimo

Para esta emergencia está convocado y quedará a disposición de la Dirección del ejercicio para efectuar sus trabajos en ese campo.

GRUPO OPERATIVO DE PREDICCIÓN DE DERIVAS (GOPD)

- Jefe Grupo
- Técnicos Salvamento Marítimo

- Se realizará un estudio de la posible deriva de la mancha, dirigido por el Grupo Operativo de Predicción de Derivas (GOPD), grupo de expertos de apoyo a la Dirección de Operaciones, en coordinación con el Centro Jovellanos. Se contrastarán las simulaciones obtenidas con los parámetros obtenidos del lanzamiento de boyas con seguimiento por satélite.

4.3. Ubicación de los órganos de dirección y respuesta

Los órganos de dirección y respuesta de la emergencia se ubicarán en el Real Club Mediterráneo, donde el Director de Operaciones de Salvamento Marítimo coordinará las operaciones de respuesta en la mar siguiendo las instrucciones del Director de la Emergencia – Director General de Marina Mercante o Subdirector de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima.

El Comité Técnico Asesor estará, así mismo, ubicado en el Real Club Mediterráneo.

4.4. Coordinación entre planes del subsistema marítimo y del subsistema costero, cuando está activado el PMN

Si el Director General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar considera oportuno declarar en fase de alerta el Plan Ribera (art. 3 Plan Estatal de la Ribera del Mar contra la Contaminación), se podrá constituir un órgano de coordinación.

ÓRGANO DE COORDINACIÓN

- Un representante de la Delegación del Gobierno
- El Capitán Marítimo
- Jefe de la Demarcación de Costas competente

5. GRUPOS DE RESPUESTA

Los Grupos de Respuesta son los encargados, según el plan al que estén adscritos, de la respuesta inmediata ante el riesgo (de explosión, incendio o riesgo químico, entre otros), del manejo de los equipos de lucha contra la contaminación, de la recuperación de los productos derramados, de la adecuada gestión de los residuos recogidos, de la limpieza de áreas contaminadas y de la protección de la biodiversidad.

Conforme al PMN los grupos de respuesta estarán integrados por los medios de lucha contra la contaminación marina, tanto marítimos como aéreos, adscritos a Salvamento Marítimo así como, en su caso, a otros organismos de las Administraciones públicas o de las Fuerzas Armadas, Servicio Marítimo de la Guardia Civil, Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, Servicio de Vigilancia Aduanera o voluntarios.

5.1. Unidades Marítimas

UNIDAD		Día 19- Presentación y Ejercicio SAR	Día 20- Ejercicio LCC
	SASEMAR- B/S Clara Campoamor	Jornada de puertas abiertas	Despliegue de brazos recogedores Labores de OSC
	SASEMAR- B/S María Zambrano	Jornada de puertas abiertas	Despliegue de medios de LCC asistido por Salvamar Alnitak
	SASEMAR- B/S Salvamar Alnitak	Jornada de puertas abiertas Ejercicio SAR	Evaluación de la situación y de apoyo al resto de unidades. Formación barrera en J con SAR María Zambrano
	EMSA- Buque tanque Monte Anaga	Jornada de puertas abiertas	Despliegue de medios de LCC.
	Autoridad Portuaria de Málaga, remolcador	Jornada de puertas abiertas	Actuará como buque siniestrado
	Autoridad Portuaria de Málaga - Embarcaciones Limpiamar,	Jornada de puertas abiertas	Participaran en las labores de contención y recogida de hidrocarburos en el puerto y colocación de de contención
	ARMADA- Patrullero Vigia	Jornada de puertas abiertas	Realizará tareas de vigilancia de perímetro y búsqueda en la zona SAR asignada

	SM GUARDIA CIVIL- Patrullera Río Arba	Jornada de puertas abiertas	Apoyo a los buques intervinientes Control del perímetro de seguridad
	CRUZ ROJA DEL MAR	Jornada de puertas abiertas Apoyo ejercicio SAR	Apoyo a los buques intervinientes operaciones LCC

5.2. Medios aéreos

UNIDAD		Día 19- Presentación	Día 20- EX SAR Y LCC
	SASEMAR- Helimer 206	Jornada de puertas abiertas Evacuación heridos y tripulación	

5.3. Marcadores y boyas de deriva

UNIDAD	Día 19- Ex SAR	Día 20- EX LCC
BOYA DE DERIVA (TIPO ZUNIBAL)	3 un	3 un

Las boyas serán posicionadas por la ES Salvamar Alnitak el día 19 a 1800 HL y serán recogidas por la embarcación de la Guardia Civil el día 20 una vez terminado el ejercicio.

5.4. Participantes

Dirección General de Marina Mercante/Capitanía Marítima de Málaga

- Dirección de la emergencia
- Participación en el grupo de expertos del Comité Técnico Asesor constituido como apoyo al Director de la emergencia en el caso de la contaminación marina en situación 2.

Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima

CNCS

La dirección de la emergencia debe tener acceso inmediato a toda la información marítima disponible a través de los centros de coordinación (CCS) que deben estar equipados 24/7. El Centro Nacional de Coordinación de Salvamento (CNCS) centraliza y recibe toda la información disponible a tiempo real para la posterior elaboración de los planes de acción. Las funciones de este Centro serán, entre otras, las siguientes:

- Traslado de información acorde al procedimiento de respuesta inicial en sucesos de contaminación marina.
- Lanzamiento vía CECIS de solicitud de recursos a EMSA y notificación del incidente simulado acorde a los procedimientos establecidos
- Notificación internacional a otras administraciones, agencias y organismos acorde al escenario donde se produce la incidencia.
- Solicitud de recursos a discreción del Director de Operaciones.

CCS TARIFA

El CCS de Tarifa es el Centro coordinador de la zona y como tal, coordinará el ejercicio conforme a sus competencias.

- Confección y traslado de información acorde al procedimiento de respuesta inicial en sucesos de contaminación marina.
- Movilización y desmovilización así como coordinación de los equipos de respuesta.

Las funciones principales del Centro de Coordinación son: el control de tráfico marítimo, la seguridad marítima, coordinar las operaciones de búsqueda y rescate, así como la lucha contra la contaminación marina. La forma de contactar con el Centro de Coordinación de Tarifa es el siguiente: Canales 16 y 72 de VHF y el canal 70 de DSC.

Centro Jovellanos

- En coordinación con el grupo operativo de predicción de derivas darán soporte a la Dirección de la emergencia, determinando la posible trayectoria de la mancha, para el posterior despliegue de los medios para recogida y contención del hidrocarburo.
- En coordinación con el Grupo Operativo de Predicción de Derivas, seguimiento en tiempo real y predicciones de condiciones océano- meteorológicas.

Equipo de Operaciones Especiales y Lucha Contra la Contaminación

Los Equipos de Operaciones Especiales y Lucha Contra la Contaminación desplazados en cada caso, son los responsables de la coordinación, gestión y ejecución de tareas específicas relacionadas con operaciones de salvamento y lucha contra la contaminación marina. Entre estas tareas cabe destacar la gestión logística y el desplazamiento de los equipos materiales y humanos que se determinen.

El Equipo de Operaciones Especiales y Lucha Contra la Contaminación será movilizado por el Jefe de Servicio de Operaciones Especiales y Lucha Contra la Contaminación activando los equipos de la Base Logística de Sevilla por ser la más adecuada en proximidad y equipamiento.

Las funciones principales de los Equipos de Operaciones Especiales y Lucha Contra la Contaminación son:

- Coordinación y soporte logístico de las operaciones en el lugar de la emergencia, suministrando apoyo técnico en los distintos escenarios y medios desplegados.
- Asesoramiento técnico en la toma de decisiones en materia medioambiental y lucha contra la contaminación.
- Suministro y gestión del material y equipos de lucha contra la contaminación.

MOC

El fin del Maritime Operation Center (MOC) de Salvamento Marítimo es facilitar una estructura eficaz y eficiente para apoyar la toma de decisiones y las operaciones de los CCSs.

El MOC es una extensión de la autoridad ejecutiva del Director de Salvamento Marítimo, ejercida a través del Director de Operaciones, siendo su función en este ejercicio:

- Planificar y coordinar la disponibilidad y alistamiento del personal técnico y de los medios SAR y LCC.

Grupo Operativo Predicción Derivas

- Soporte al Centro de Coordinación de Tarifa y a la Dirección de la emergencia en la determinación de la posible trayectoria de la mancha.
- Dirección, seguimiento y análisis de los resultados obtenidos en la predicción de la deriva de la contaminación.

Autoridad Portuaria de Málaga

- Activación del Plan de Emergencias y Plan Interior Marítimo de la Autoridad Portuaria.
- Movilización de medios contemplados en ambos planes.
- Despliegue de barrera en zona portuaria.
- Gestión de atraques de unidades participantes.
- Colaboración con unidades marítimas (remolcadores, prácticos) y servicios portuarios.

Junta de Andalucía

- Movilización de vehículo de Puesto de Mando Avanzado.
- Técnico del servicio de Protección Civil.
- Grupo de respuesta de emergencias de Andalucía GREA.
- Servicio de emergencias 112 Andalucía.

Ayuntamiento de Málaga

- Protección Civil de Málaga: Evacuación de heridos (a confirmar).

European Maritime Safety Agency

EMSA ofrece una serie de servicios para ayudar a los Estados ribereños de Europa a responder rápida, eficaz y eficientemente a los incidentes de contaminación marina causados por buques e instalaciones de petróleo y gas. Los servicios de EMSA pueden ser solicitados por el Estado, el cual puede elegir los medios de respuesta más adecuados. A través de estos servicios, EMSA pretende complementar los recursos de respuesta existentes a nivel nacional y regional.

EMSA sostiene la disponibilidad operativa de estos servicios, a través de ejercicios y organiza su movilización rápida cuando se solicita. Una vez activados, los servicios pertinentes son operados bajo el control y la responsabilidad de la parte solicitante.

La colaboración de EMSA en este ejercicio se circunscribe a lo siguiente:

- Despliegue de equipos de recogida y contención (brazos recogedores y/o barrera)
- Suministro de imágenes satelitarias de la zona.
- Observadores del ejercicio

Cruz Roja

- Tareas de apoyo al resto de las unidades y participación en la búsqueda en zona SAR

Armada

- Patrullero "Vigia" realizará tareas de vigilancia de perímetro y búsqueda en la zona SAR asignada

Patrullero Guardia Civil

- Patrullero de la Guardia Civil realizará tareas de vigilancia del perímetro del ejercicio

6. COMUNICACIONES

6.1. Protocolo de Comunicaciones ejercicio Operativo

- Medios de respuesta marítimos y aéreos: vía radio VHF banda marina, primario canal 74, secundario canal 6.
- Medios terrestres: se realizarán a través de su Centro Coordinador, telefónicamente, fax o mail.
- Los prefijos MAYDAY, PAN PAN y SECURITÉ, **no se usarán** en el ejercicio a no ser que haya una **emergencia real**.
- Las comunicaciones relacionadas con el desarrollo del ejercicio irán precedidas por alguno de los siguientes encabezados:

- ✓ "EJERCICIO POLEX 2019" (General)
- ✓ "EJERCICIO POLEX 2019 COMIENZO DE LAS OPERACIONES"
- ✓ "EJERCICIO POLEX 2019 FINALIZADO"
- ✓ "EJERCICIO POLEX 2019 CANCELADO" (indica una terminación prematura del ejercicio)
- ✓ "EJERCICIO SUSPENDIDO TEMPORALMENTE"
- ✓ "EJERCICIO SEGURIDAD" (indica una situación de emergencia real contemporánea al desarrollo del ejercicio)
- ✓ "EJERCICIO POLEX 2019 FIN DE OPERACIONES"

El uso de "EJERCICIO SEGURIDAD" será la indicación de que ocurre una situación de emergencia real. En este caso, dependiendo de la gravedad de la misma, puede suceder que el ejercicio continúe, se suspenda temporalmente o se cancele. Los participantes tendrán información puntual de estas decisiones por los canales de comunicación correspondientes.

Cualquier situación en la que esté en riesgo la seguridad o la vida humana, o alguna persona haya resultado herida, es una situación en la que se transmitirá "EJERCICIO SEGURIDAD". Esta situación tendrá prioridad sobre cualquier otra actuación del ejercicio y será inmediatamente tratada.

6.2. Protocolo de Comunicaciones entre planes

En el caso de activación de alguno de los planes del subsistema marítimo y con el objetivo de articular una respuesta adecuada y eficaz se establece el siguiente protocolo de comunicación (Artículo 9. Protocolo de comunicación de activación de planes del subsistema marítimo.):

1. Cuando la autoridad o empresa a cargo de un plan interior marítimo acuerde su activación, lo comunicará a las autoridades locales y autonómicas correspondientes y a la Capitanía Marítima que informará a la Delegación del Gobierno en la comunidad autónoma o ciudad de Ceuta o Melilla correspondientes y a los Servicios Provinciales de Costas del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente.
2. Cuando el órgano competente de una comunidad autónoma o de las ciudades de Ceuta y Melilla, que disponga de estructura organizativa y medios propios para hacer frente a las operaciones en la mar active dicha estructura, lo comunicará a las autoridades locales afectadas y a la Delegación del Gobierno, quien lo informará a la Capitanía Marítima, a la Dirección General de Protección Civil y Emergencias del Ministerio del Interior y a la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar.
3. Cuando la autoridad marítima acuerde la activación del Plan Marítimo Nacional, lo comunicará inmediatamente al Departamento de Seguridad Nacional, a la Dirección General de Protección Civil y Emergencias del Ministerio del Interior, al Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente y a la Delegación del Gobierno, quien dará traslado de esta circunstancia a las Administraciones territoriales que pudieran verse afectadas.

7. BRIEFING, DEBRIEFING

Todos los ejercicios, cualquiera que sea su naturaleza finalizarán con una evaluación de los resultados que incluirá propuestas de modificación de los mismos, al objeto de mejorar el grado de respuesta ante una contaminación real.

Se llevará a cabo un briefing previo al ejercicio al que es recomendable que asistan los responsables, patrones, capitanes, pilotos y coordinadores de la operatividad a lo largo del ejercicio. Este briefing tendrá lugar el día 19 de noviembre. En este briefing el coordinador del ejercicio dará una breve descripción del mismo, especificando aspectos importantes relacionados exclusivamente con la operatividad, la seguridad y la prevención de riesgos a tener en cuenta a lo largo del ejercicio, se verificarán los estándares de seguridad y se reforzará que se mantengan a lo largo del ejercicio.

Así mismo, tras el ejercicio del día 20 de noviembre, se llevará a cabo un debriefing en el que se procurará que participen los asistentes al ejercicio. Este debriefing se entiende deberá ser dinámico y ágil. Los supervisores y coordinadores deberán atender la reunión y podrán expresar libremente cualquier consideración que tenga como objetivo mejorar la eficiencia del despliegue de medios y/ de la coordinación del ejercicio.

Los informes sobre el ejercicio, la evaluación del mismo y las conclusiones serán distribuidos a los participantes.

8. SEGURIDAD

Se transmitirán los correspondientes NOTAM para facilitar el desarrollo del Ejercicio.

Por encima de cualquier otra circunstancia prevalecerá la seguridad de las personas intervinientes en el ejercicio.

Cada entidad, administración y organismo involucrado en el ejercicio, será responsable de asegurar que el personal a su cargo cuente con los equipos de protección individual, con la aptitud médica adecuada y con la información y formación en materia de prevención de riesgos adecuada para las actuaciones que van a realizar en dicho ejercicio.

El personal involucrado seguirá en todo momento las indicaciones de seguridad que les sean dadas. Así mismo, trabajará con los equipos de protección individual correspondientes.

El Director del ejercicio podrá suspender el mismo si considera que no se cumplen las condiciones mínimas de seguridad.

9. FINALIZACIÓN DEL EJERCICIO

La decisión de finalización del Ejercicio corresponde al Director de la emergencia que instruirá para que se emita el mensaje "EJERCICIO POLEX 2019 FINALIZADO".

El cese de las actividades del ejercicio será decidido previa consulta con todas las partes involucradas después de constatar que se han conseguido los resultados específicos previstos.

La estructura de respuesta ante un suceso de contaminación marítima accidental estará limitada en el tiempo, ya que sólo funcionará cuando se active el plan de contingencias, actuando a partir de ese momento y estando vigente tan sólo durante el tiempo que el plan permanezca activado.

10. APLAZAMIENTO Y/O CANCELACIÓN DEL EJERCICIO

La decisión del aplazamiento y/o cancelación del ejercicio corresponde al Director de la emergencia.

El Ejercicio podrá ser aplazado temporalmente debido a condiciones meteorológicas adversas.

Así mismo, el Ejercicio podrá ser cancelado debido a condiciones meteorológicas desfavorables o en caso de fuerza mayor.

El Ejercicio se realizará, si es operativamente posible, simultáneamente a cualquier situación de emergencia real que pudiera ocurrir. Sin embargo, podría llegar a aplazarse o incluso suspenderse en el caso de que dificultara o pudiera dificultar la respuesta a una emergencia real.

11. MEDIOS DE COMUNICACIÓN

La información a los medios de comunicación sobre el Ejercicio POLEX 2019 la proporcionará el gabinete de prensa de Salvamento Marítimo.

Los medios de comunicación podrán asistir a:

Día 19

- Jornada de puertas abiertas de las unidades participantes de 1500 horas a 1800 horas (Muelle 1 y 2 del Puerto de Málaga).
- Presentación del ejercicio, simulacro de evacuación de un tripulante herido durante el siniestro y cóctel de 1700 horas a 1930 horas (Real Club Mediterráneo).
- Ejercicio de evacuación de un tripulante herido durante el siniestro a las 1730 horas. Se podrá visualizar desde el Real Club Mediterráneo, Playa de la Malagueta, o desde la carretera de acceso al Muelle de Levante.

Día 20

- Grabación de imágenes del Comité Técnico Asesor a las 0900 horas, (Real Club Mediterráneo)
- Embarque en el barco Red Ocean de 0930 horas a 1200 horas, puerto de Málaga para grabación de imágenes y entrevistas