

Plan de Evacuación y Emergencia del Centro Especializado de Tecnificación Deportiva de Vela “Bahía de Cádiz”



Federación Andaluza de Vela



PLAN DE EVACUACIÓN Y EMERGENCIA DEL CENTRO DE ESPECIALIZACIÓN DE TECNIFICACIÓN DEPORTIVA DE VELA "BAHÍA DE CÁDIZ" FEDERACIÓN ANDALUZA DE VELA

Definición de riesgos e infraestructuras

Definimos riesgos, como la circunstancia que pueda darse eventualmente de manera desfavorable en el ámbito que sucede y a la que podemos estar expuestos.

Un riesgo, implica un peligro incierto sobre el cual hemos de actuar con rapidez y seguridad, para resolver positivamente o conseguir que nos afecte con el menor grado posible.

Debemos determinar los riesgos previsibles e imprevisibles, en función del emplazamiento, estructura, instalaciones, capacidad y la función o uso del recinto.

Los riesgos que podemos encontrar en la Organización de las actividades del centro pueden determinarse de esta forma:

1. Previsibles. - Son aquellos que el recurso propio de la Organización puede atender, evitando un riesgo mayor. Podemos anticiparnos, en un término más o menos largo, al comportamiento y la magnitud de las variaciones meteorológicas según recursos propios. Para resolverlos activaremos los procedimientos estándar de actuación.
2. imprevisibles. - Son aquellos que los recursos propios de la Organización han de atender de manera inmediata y sin dudas, para evitar y/o resolver una incidencia que sin nuestra actuación podría ser grave. Son incidencias que provocan una paralización de todos los trabajos que se están realizando y ponen en marcha los procedimientos de emergencia.

3. El centro cuenta con las siguientes infraestructuras para hacer frente a las diferentes situaciones de riesgos:
 - a) Zona médica con tabla de lesiones, camilla de evacuación y material de urgencias.
 - b) Botiquines de primeros auxilios en oficina de Escuela y control de seguridad.
 - c) Desfibrilador en la oficina de la escuela de vela.
 - d) Alarma y unidades contra incendios.
 - e) Estación meteorológica.
 - f) Emisora de radio VHF
 - g) Embarcaciones de rescate
4. En relación a las notificaciones a las autoridades marítimas, se han establecido dos notificaciones estándar, una para competiciones autorizadas que se realizaran a "Cádiz tráfico" antes y después de comenzar la competición cada día. Otra para actividades formativas al comienzo del día y al finalizar la actividad, estas se realizarán por el coordinador de seguridad o coordinador de escuela de vela.

Tipos de procedimientos

Elaboraremos los procedimientos de seguridad en función de la incidencia a resolver con:

1. Procedimiento de actuación estándar.
Riesgos que implican su puesta en marcha:
 - a) Incremento de la fuerza del viento, oleaje, niebla y tormenta eléctrica.
 - b) Accidentes leves en el mar:
 - Vuelco o averías de barcos participantes
 - Lesiones leves de los participantes
 - Golpes de calor
 - Hipotermia
 - Incendio de neumática.
 - Deriva de embarcación sin gobierno.
 - Ingestión de agua.
 - c) Accidentes leves en tierra:
 - Lesiones leves de los participantes
 - Lesiones inherentes a la rampa

- Quemaduras
 - Desvanecimientos
2. Procedimientos de actuación de emergencia. Riesgos que implica su puesta en marcha
- a) Cambios inesperados o bruscos de condiciones meteorológicas
- Fuerte viento
 - Niebla
 - Tormenta eléctrica
 - Oleaje
 - Fuertes chubascos
- b) Incendios en la instalación en tierra.
- c) Accidentes en el mar:
- En el agua:
 - Estado de Inconsciencia
 - Hipotermias
 - Golpes de calor
 - Quemaduras
 - Traumatismos
 - Ahogamientos
 - Ingerir agua
 - Incendio de embarcación neumática.
 - Embarcación a la deriva sin gobierno.
 - Traumatismos y lesiones:
 - Fracturas con heridas
 - Fracturas sin heridas
 - Contusiones
 - Por patologías y/o infecciones no notificadas
 - Picaduras de medusas
 - Colisiones submarinistas, bañistas o regatistas, causados por embarcaciones
 - Roturas de material
 - Rozaduras con cables de acero.
 - Psicológicos
 - Ansiedad
 - Pánico
 - Miedo
 - Desorientación
 - Paro Cardiorrespiratorio

- Infarto
- Arritmias
- Insuficiencia Cardíaca

d) Accidentes en tierra

- Fracturas
- Contusiones
- Quemaduras
- Rozaduras
- Heridas
- Pérdida de conocimiento
- Golpe de calor
- Picadura de avispas, etc.

e) Paro cardíaco

- Utilización del desfibrilador.
- Arritmias
- Infarto
- Insuficiencia Cardíaca

Todos estos riesgos, son inmediatamente atendidos por monitores, entrenadores, auxiliares, servicio médicos y socorrismo en primera intervención, evacuado según gravedad por el 061 o ambulancia.

Criterios para la organización

1. Estructura Organizativa

La Organización de las competiciones, actividades formativas y entrenamientos dispone de una estructura que en todo momento permite una presencia de personal en cada una de las áreas mientras se desarrollan las actividades.

El responsable máximo de la misma en el Responsable de la Instalación actúa también como Coordinador en el Plan de Seguridad (C.P.S.). Podrá delegar la toma de decisiones en otras personas, especialmente en el Coordinador de Seguridad en el Mar (C.S.M), y podrá delegar el control en tierra si cree conveniente desplazarse al mar para el desarrollo de sus funciones.

Los Monitores, entrenadores y oficiales de regata en el agua pueden tomar cualquier decisión inmediata que no tenga tiempo de ser consultada con el C.P.S. o el C.S.M., informando inmediatamente de las decisiones tomadas. Todo el personal de la Organización ha de mantenerse a la escucha sin interferir el canal, actuando únicamente si el C.P.S. se lo comunica.

2. Servicios operativos

Los servicios operativos se organizarán teniendo en cuenta los siguientes criterios:

- a) Cambios inesperados o bruscos de condiciones meteorológicas
- b) No se pondrá en situación de peligro a personas que se movilicen a causa de una emergencia.
- c) Se tendrá siempre en cuenta las prestaciones de las embarcaciones disponibles de acuerdo con:
 - La distancia en la cual se ha de actuar.
 - Condiciones de mar, viento y visibilidad.
 - Condiciones físicas del personal que actuará.
 - Material de rescate disponible.
- d) La operación se centralizará siempre desde el control de tierra, mediante la emisora base de VHF en los canales 09 y 69 o a través de teléfono móvil.
- e) En caso de emergencia súbita en el mar el canal es VHF 16 con salvamento marítimo y 112 en tierra o directamente con Cádiz tráfico por teléfono.

3. Embarcaciones

Todas las embarcaciones operativas de la Organización pueden actuar en caso de emergencia. También se dispone conforme a las instrucciones de la regata en Competiciones, de las embarcaciones de entrenadores y acompañantes. Para ello los entrenadores deben comunicar en la oficina de regatas un teléfono móvil antes del comienzo de la regata, y tener una emisora conectada por el canal VHF de la regata si se dispone de ella.

En caso de necesitar de más embarcaciones de las que haya en cada una de las áreas, se conectará con la FAV, Salvamento Marítimo, clubes cercanos, etc.

En caso de búsqueda de embarcaciones o personas no localizadas en las proximidades, (con un radio aproximado de 2 millas náuticas), se notificará a Cádiz Tráfico, Salvamento Marítimo y siempre en distancia mayores o cercanía del oceso, baja visibilidad, etc.

4. Personal

Todos los recursos humanos que dispone la Organización actuarán, en caso de emergencia, en función de las órdenes que reciba del responsable de seguridad, priorizando en todo momento, el trabajo que se le designa, dejando sin duda alguna las labores que estuviera desarrollando. Con monitores de vela en primer lugar dejar a sus alumnos en tierra bien atendidos antes de incorporarse a las labores de rescate.

5. En actividades de Escuela de Vela las neumáticas y medios de evacuación serán gestionadas por el coordinador de la Escuela y en coordinación con el GPS en caso de incidentes graves.

6. Desfibrilador

Técnicos en el uso seguro de el desfibrilador y de primer interviniente.

7. En caso de incendio en el mar, se evacuará a la tripulación formándose un cordón de seguridad alrededor de la embarcación, no intervenir para sofocar el fuego sin los medios adecuados y ante el peligro de explosión de combustible.
8. En Caso de incendio en las instalaciones de tierra, los marineros y el coordinador evacuaran a todas las personas y se procederá a identificar el foco. Interviniendo en función de la gravedad del mismo con aviso a bomberos.

Contenido del Plan

El contenido del Plan de evacuación emergencia describe los recursos y herramientas de seguridad de que dispone la Organización, así como los procedimientos a seguir en los diferentes casos de emergencia, dentro y fuera de la instalación del centro tanto en la mar como en tierra.

1. Medidas de Seguridad

a. Generales de la instalación

- Zonas de Navegación del "C.T.D.V. Bahía de Cádiz" (CTDV)
 - Todas las embarcaciones navegarán en las áreas de navegación previstas, para facilitar el control de la seguridad y localización visual en la Bahía de Cádiz.
 - El Centro podrá actuar en contra de aquellas embarcaciones que no naveguen dentro del área de seguridad e incumplan los protocolos establecidos.

- En las zonas cercanas a la playa asfáltica y dentro de la dársena de la misma, se debe transitar a la mínima velocidad.
- El tránsito de la embarcación al área de regata o zona de prácticas se realizará respetando los canales de acceso al Puerto de Santa María y Puerto Sherry. Así como evitar interferir en todo momento con el tráfico marítimo de “Catamaranes, Buques Mercantes y Pesqueros”
- La alarma de incendio se gestiona desde el centro de control de seguridad identificando los focos de calor y humo dentro de los habitáculos de la instalación
- Las embarcaciones de rescate estarán operativas en todo momento.
- Meteorología
En el C.T.D.V. existe una estación meteorológica con una pantalla LED donde podrán ver las condiciones de mar y viento en el momento. Los oficiales de regatas antes de salir al mar cada día o en su defecto el coordinador de la escuela, se comunicarán con los miembros de la organización para comunicar los riesgos existentes, así como con los monitores de actividades formativas. En esta área se tendrá que tener en cuenta la información sobre alertas meteorológicas que afecten a la zona.
 - Con Alerta Roja toda actividad queda suspendida.
 - Con Alerta naranja por viento, oleaje o tormenta eléctrica se realizará una reunión con los diferentes técnicos intervinientes para evaluar los riesgos antes de realizar la actividad.
 - Con alerta amarilla se informarán y se extremarán las medidas de seguridad
- Señales de regata
La Organización ha dispuesto un mástil de señales, visible desde cualquier zona de la playa asfáltica, desde donde indicará con banderas y señales fónicas las órdenes que hacen referencia a la regata y por escrito a través de la plataforma sailti de la prueba en competiciones.
- b) Salvamento
 - Está prohibido fumar en la zona de amarre de los barcos, las propias neumáticas o en la zona del depósito de gasolina.

- No saldrán navegantes a la zona de prácticas antes de la señal que así lo indique o por autorización de la Organización en competición.
- En caso de avería de una embarcación de salvamento, se avisará inmediatamente al C.P.S. y al Coordinador de la Actividad.
- Todos los medios estarán operativos en relación a su documentación, carga de combustible y mantenimiento contando los mismos con elementos para realizar remolques y abordajes.
- El tramo inicial junto a la escala del pantalán norte de embarcaciones estará siempre libre para evacuaciones.

2. Actuaciones del Servicio de Seguridad en el mar

- a) El equipo de seguridad deberá tener conocimiento del presente documento.
- b) El personal de seguridad ha de disponer de: chaleco salvavidas, Walkie Talkie, conexión de hombre al agua del motor de la embarcación, navaja y ropa adecuada.
- c) Todas las embarcaciones de seguridad deberán salir equipadas con un depósito de gasolina lleno, fondeo, remo de embarcación, hinchador, un cabo de remolque, achicador y equipamiento de seguridad.
- d) Antes de salir al mar comprobará los elementos anteriores y que dispone de suficiente carga de batería, de gasolina, Lista de participantes con **número** de vela y club, responsables y teléfonos de la Organización.
- e) En el momento de hacerse a la mar, se hará una comprobación de seguridad comunicando con la emisora de Base Tierra. Se comprobará el funcionamiento correcto del Walkie Talkie, y se **notificará** a tierra la siguiente información:
 - Embarcación y área con zona de salvamento a la que se dirige
 - información que se considere de relevancia en su cometido como situación del viento y oleaje en la bahía, rompientes, barcos en tránsito, visibilidad, etc.
- f) Todo el personal deberá mantener un control visual de los barcos de su área, estando atentos a los posibles cambios meteorológicos.
- g) Si un barco vuelca, el barco de salvamento más próximo, se acercará con rapidez, para comprobar que los tripulantes no han sufrido daños físicos. A continuación, observará si necesitan ayuda y, en el caso de que esta no sea necesaria, se realizará un seguimiento visual hasta que la embarcación continúe navegando.

- h) Si se da un aviso de accidente, el resto de embarcaciones dejarán el canal libre para facilitar la comunicación con Base Tierra. Únicamente utilizarán el Walkie Talkie si se les solicita alguna cosa.
 - i) Al finalizar las actividades del día, solicitarán permiso a Base Tierra para volver a puerto y se actuara de barco escoba con el último participante.
 - j) A la llegada a puerto, comunicará a Base Tierra que se abandona definitivamente el servicio.
 - k) Verificar que todos estén en tierra.
3. Recomendaciones para el personal de seguridad en la mar.
- a) Se utilizarán siempre las balizas como puntos de referencias y elementos de seguridad.
 - b) Hemos de tener presente la posibilidad de fondear embarcaciones con el fondeo de nuestra embarcación o en casos extremos y debidamente asesorados -por el Coordinador de la Actividad, o C.P.S.-, usar una de las boyas de recorrido para amarrarlos, y así poder atender otras necesidades.
 - c) Siempre nos acercaremos a una embarcación por barlovento, haciéndolo con cuidado extremo en caso de fuerte oleaje.
 - d) A un naufrago siempre nos acercaremos por sotavento.
 - e) No debemos entorpecer el canal de entrada y salida al puerto.
 - f) visar y controlar la presencia de objetos de riesgo en el agua (submarinistas, troncos, redes, etc.)
 - g) Hacer uso correcto del hombre al agua.
 - h) Mucha precaución con la hélice
 - i) Tener conocimiento de la zona en cuanto a calado, corrientes, rompientes, etc.
 - j) Manta térmica.
4. Obligaciones y recomendaciones para los Alumnos/ Regatistas/ Practicantes/ Entrenadores/ Monitores
- a) Se obliga el uso de chaleco salvavidas en todo momento.
 - b) Llevar suficiente ropa de abrigo, más que la que necesitamos en tierra.
 - c) Llevar agua y comida energética a bordo de las embarcaciones de entrenadores y de apoyo.
 - d) Protección solar.
 - e) Poder comunicar con tierra.
 - f) Contar con un silbato.
 - g) Notificar la llegada a tierra en oficina de regatas o escuela de vela inmediatamente.

5. Recomendaciones para todos los recursos humanos en situaciones de emergencia.
 - a) Cualquier actuación debe estar presidida por la serenidad y reflexión necesaria en función de la urgencia.
 - b) Se procurará transmitir tranquilidad al accidentado. Acercarse al mismo para prestarle ayuda observando en todo momento su estado físico, evitando alzar la voz o interrumpir cualquier maniobra que esté realizando.
 - c) Se darán instrucciones de forma ordenada, y de una en una, para darle tiempo a que reaccione antes de transmitirle la siguiente orden.

6. Desfibrilador y botiquín.
 - a) Los técnicos realizarán uso seguro del desfibrilador
 - b) Se manejará con prudencia el botiquín de primeros auxilios
 - c) Solicitar al herido intolerancias o alergias en algún tipo de medicamento.
 - d) La zona médica estará a disposición de los servicios de rescate.

7. Ambulancia
 - a) Durante las pruebas la ambulancia estará situada junto a la puerta de salida del centro.
 - b) La zona de evacuación del mar a tierra para la ambulancia está en la puerta del pantalán Norte.
 - c) En todo momento estará transitable la zona de evacuación de la ambulancia.
 - d) La zona junto a la Escala del pantalán Norte estará desalojada en todo momento.
 - e) Tener localizado en todo momento a los técnicos de la ambulancia.

Procedimiento de actuación en situación normal

1. Incremento de la fuerza del viento, tormenta Eléctrica, oleaje y niebla
 - a) El C.S.M., y el Oficial del Comité de regatas o Coordinador de la Actividad avisarán al C.P.S.
 - b) Cada embarcación de salvamento se situará a sotavento de los grupos más numerosos de barcos que se encuentran navegando en la zona asignada y controlarlos de cerca.
 - c) Mantener el control visual sobre los pequeños grupos de barcos o de aquellos que naveguen en solitario, o hacia el abrigo del **puerto**.
 - d) Controlar la correcta posición para una mejor distribución de las embarcaciones de salvamento en torno al campo de regatas para evitar su agrupación en puntos determinados.
 - e) Accidentes en el mar es tener controlado la bocana del puerto con GPS en

caso de niebla densa o falta de visibilidad.

1.1 Vuelco de embarcaciones o averías.

- a) Acercarse a la embarcación accidentada por sotavento y sin molestar sus maniobras.
- b) Observar y evaluar la magnitud del incidente.
- c) Una embarcación en competición será descalificada si recibe ayuda exterior, por tanto, antes de actuar, se ha de preguntar a los tripulantes si necesitan ayuda.
- d) Establecer comunicación con C.S.M. (o Base Tierra como segunda alternativa) si fuera necesario.
- e) Recordar que primero son las personas y después las embarcaciones.
- f) Solo se ayudará a adrizar la embarcación en caso de que se tenga experiencia suficiente y no represente un peligro para las personas.
- g) Si la embarcación **continúa** o regresa a tierra por sus propios medios, deberemos controlar a distancia con el fin de asegurarnos de que todo se desarrolla con normalidad.
- h) Si procede, informar del incidente **al C.S.M. (o Base Tierra como segunda alternativa)**, dando el número de vela de la embarcación para que este localice el club perteneciente y avise a su monitor si lo considera útil.

1.2 Lesiones de participantes.

- a) Acercarse a la embarcación accidentada por sotavento y sin molestar sus maniobras.
- b) Avisar al C.S.M. (o Base Tierra como segunda alternativa), y actuar conforme a las órdenes recibidas, procediendo a evacuar al lesionado o no.
- c) Si fuera necesario la evacuación y la embarcación tuviera que quedarse a la deriva, avisar a otra embarcación para que se haga cargo de la misma.
- d) La evacuación desde la neumática se realizará por el pantalán norte junto al centro.

2. Accidentes en tierra

- a) Acercarse al lugar del accidente, avisando a Base Tierra del accidente y nuestra ubicación. Base tierra podrá pedir el desplazamiento de la ambulancia al lugar si lo ve como mejor alternativa, avisando luego al C.P.S.
- b) Si hemos de intervenir:
 - Acercarnos al accidentado para hacer una evaluación visual;

- Informar de la situación y llamar al 061 o 112 para evacuación si no hay ambulancia.
 - Solicitar a la gente de alrededor, que se mantenga separada y que colabore con la organización.
 - Esperar la llegada del responsable y/o del servicio médico facultativo, poniéndose a su disposición.
 - Informar a Base Tierra que dejamos el lugar del accidente, y cuál es **nuestra** nueva situación.
- c) En caso de incendio controlar la alarma para verificar el foco del incendio y sofocar con los medios del centro. En caso de descontrol o gran incendio se avisará urgentemente a los bomberos y se procederá a la evacuación inmediata del centro.
- Pequeño foco se extinguirá con infraestructura del centro.
 - Grandes focos, evacuación, llamada a bomberos y 112
 - Evacuación por las vías de escape establecidas
 - Controlar que todas las personas están fuera del centro

Procedimiento de actuación en situación de emergencias

1. Cuando el C.P.S. active el dispositivo de seguridad (o el **Comité** de Regatas con la señal de la Bandera de la Cruz Roja en su mástil de señales) y así lo comunique por la emisora, se establecerá un protocolo a seguir para volver al puerto de partida:
 - a) Cada **monitor** o entrenador estará atento a las señales que desde el Barco del Comité o desde cualquier embarcación de la Organización les hagan, en caso de Regata, y al Coordinador de la Actividad en el resto de actividades.
 - b) Cada monitor o entrenador intentará controlar su flota e informará inmediatamente al Coordinador de Seguridad en el Mar, de que todos sus alumnos o regatistas están bajo control o si por el contrario necesita la localización de alguno de sus regatistas o alumnos.
 - c) No se hará uso del canal de VHF propuesto por la Organización de la regata excepto en caso esencialmente imprescindible para no bloquear las llamadas.
 - d) El Coordinador de Seguridad en el Mar dará instrucciones si fuera necesario para acompañar y escalonar el regreso a tierra y entrada en la dársena del puerto, en caso de pérdida en el mar activar emergencia con salvamento marítimo VHF 16 o por teléfono Cádiz Tráfico.
 - e) Cuando un equipo o grupo de alumnos haya regresado en su totalidad a la Rampa, el entrenador se pondrá a disposición de la Organización mientras el dispositivo de seguridad siga activo, ayudando hasta que todos los

- participantes estén en tierra.
- f) Activa la evacuación con el 061 o 112 en caso de accidente grave, infarto, ahogamiento, etc.
 - g) Una vez confirmado que todos los participantes o alumnos están en tierra, el C.P.S. llamará a cada uno de los miembros de la Organización, entrenadores y monitores para comunicar que el dispositivo de seguridad queda desactivado.
 - h) En competición de TDV se recomienda el control de firmas del participante a la salida y llegada a tierra, y si fuese posible un control con GPS O TRAK por participante.
 - i) El desfibrilador situado en la escuela de vela y el botiquín de primeros auxilios en la embarcación y oficina de vela.
 - j) Evacuación por zona establecida para neumática.
 - k) Extinción de pequeños focos con la infraestructura del centro
 - l) Llamar bomberos y 112 para gran incendio.
 - m) Evacuación del personal del centro por zonas de escape establecidas.
 - n) Asegurar zonas de evacuación y tránsito de vehículos contra incendios.

Ratio de Seguridad

1. REGATAS

- 10 Embarcaciones de Regatistas por neumática de Entrenador o lancha de salvamento.
- 8 Embarcaciones de Regatistas por neumática de Entrenador para las clases infantiles y juveniles
- 1 Embarcación nodriza por cada 100 embarcaciones participantes.

2. ACTIVIDADES PROMOCIONALES

- 14 Participantes por Monitor repartidos en embarcaciones individuales, dobles.
- 10 Participantes en embarcación colectiva por instructor.

3. ACTIVIDADES FORMATIVAS

- 6 Alumnos por Monitor repartidos en embarcaciones individuales.
- 10 Alumnos por Monitor en embarcaciones dobles.
- 8 Alumnos por Monitor por embarcación

colectivas para menores de 12 años.

- 6 Alumnos por Monitor en embarcaciones colectivas entre 12 y 16 años.
- 4 Alumnos por monitor para mayores de 16 años.

4. ACTIVIDADES DE VELA BASE

- 14 Practicantes por Monitor repartidos en embarcaciones individuales o dobles.
- 10 Alumnos por Monitor en embarcaciones colectiva.

5. ACTIVIDADES DE COMPETICIÓN, ENTRENAMIENTOS Y CLINICS

- 15 Regatistas por entrenador en embarcación individuales.
- 14 Regatistas en embarcaciones dobles.

Ideas básicas en seguridad

- Comunicar, tranquilizar, poner orden en el entorno.
- Únicamente se hace una acción directa, en función de nuestra capacidad personal y profesional.
- Antes de hacer algo que no se sabe hacer, es mejor no hacerlo que hacerlo mal.
- Es mejor aprender que improvisar
- Avisar siempre a coordinadores y emergencia.
- No poner tu vida o integridad en peligro.

| PUESTOS | Responsables | Teléfonos | Canal radio |
|---------|--------------|-----------|-------------|
|---------|--------------|-----------|-------------|



| En tierra | | | |
|--|--|--------------|--------|
| Director de regata y Coordinador Plan de Seguridad (C.P.S.) Coordinador Centro | | 629564312 | 69 -09 |
| Oficina regata y Base tierra | | 670697859 | 69 -09 |
| Marinería | | | 69 -09 |
| Ambulancia SAS | | 061 | |
| Oficinas Escuela | | 956 85 22 39 | |
| Oficial Federación | | 956 85 48 13 | |
| En el mar | | | |
| Coordinador de seguridad en el mar (C.S.M.) | | 670697859 | 69 -09 |
| Oficial comité regata | | | 69 -09 |
| Neumática Jury | | | 69 -09 |
| Balizador 1 | | | 69 -09 |
| Balizador 2 | | | 69 -09 |
| Emb.salvamento 1 en barlovento) | | | 69 -09 |
| Emb.salvamento 2 en sotavento) | | | 69 -09 |
| Emb.salvamento 3 (en centro) | | | 69 -09 |
| Otros de Urgencias S.A.S. | | 061 | |
| Guardia Civil del Mar | | 956266797 | |
| Cádiz Tráfico | | 956 214 253 | |
| Policía Local | | 956 54 35 75 | |
| Salvamento marítimo | | 900202202 | 16 |
| Bomberos | | 085 | |
| Emergencias | | 112 | |