

Las 18 vidas perdidas en 40 días exigen responsabilidades.

Las hipótesis sobre las causas de los tres últimos siniestros marítimos están perfectamente detalladas en muchos de los Informes Técnicos de la Comisión de Investigación de Siniestros Marítimos, no ha hay, ni dejan lugar a las dudas. Los mandos de Sasemar están incapacitados para gestionar el ente a las puertas de la quiebra técnica y acusados de presunta denegación de auxilio.



Mar de Marín, Sta Ana, Nosso Mar

Pladesemapesga, lamenta la “autocomplacencia” del Presidente del Gobierno y la Conselleira do Mar de la Xunta de Galicia ante tres naufragios en 40 días.

El Sector Marítimo Pesquero no precisa muestras de consternación ni condolencias.

Precisa - sin demora - medidas correctoras y la exigencia de responsabilidades con ceses fulminantes.

Requiere, de forma inmediata, respuestas.

Las 18 vidas perdidas en 40 días exigen responsabilidades.

Las hipótesis sobre las causas de los tres últimos siniestros marítimos están perfectamente detalladas en muchos de los Informes Técnicos de la Comisión de Investigación de Siniestros Marítimos, no ha hay, ni dejan lugar a las dudas.

Sasemar, tal y como señalan distintas Recomendaciones de los Informes Técnicos de la Comisión de Investigación, no gestiona los siniestros correctamente.

Ninguno de estos siniestros es producto de la casualidad, están perfectamente acreditados los inicios de sus causas.

El error humano o el factor humano en la interfaz hombre-máquina está contemplado en no pocos estudios y manuales nacionales e internacionales y que dejan, meridianamente claro, el entramado de irregularidades consentidas y muchas veces auspiciadas en contra de la normativa laboral de los tripulantes de los buques pesqueros.

Pladesemapesga, destaca, que los investigadores de campo de la Comisión de Investigación, deben actuar con independencia funcional respecto de las autoridades nacionales competentes en materia de navegabilidad, certificación, inspección, dotación, seguridad de la navegación, mantenimiento, control del tráfico marítimo, supervisión por el Estado rector del puerto y explotación portuaria, de los organismos que realicen las investigaciones con el fin de determinar responsabilidades o de aplicar la ley y, en general, de cualquier otra parte cuyos intereses pudieran entrar en conflicto con el cometido que se le haya encomendado.

Es decir, la administración marítima española, debe, también, ser investigada.

Las causas de estos siniestros las identifica con toda claridad la Comisión de Investigación (CI-AIM) con una sencilla comparativa.

Las consecuencias, no han sido otras, como siempre, que la pérdida de vidas humanas, dieciocho, en cuarenta días.

Tampoco es difícil entender el por qué de estas circunstancias.

Radio Balizas, Llamada Selectiva Digital, Balsas Salvavidas, Transpondedores Resart, Chalecos de Abandono de Buque, Chalecos de Supervivencia con Radio Baliza Personal Incorporada, deberían impedir y que no haya una sola muerte o desaparición en la mar.



El Reglamento de Radiocomunicaciones de España (año 2006) contempla esta metodología y es taxativo en su manejo y gestión.

Resulta sorprendente a la vez que alarmante, que tanto la Dirección General de la Marina Mercante y Sasemar, hayan - ocultado - una información detallada sobre el uso de esta metodología.

De igual forma, sorprende, que en el abordaje del Baltic Breeze al Mar de Marín, en ningún momento se hablara de las competencias como nuevo VTS del Centro Local de Coordinación de Salvamento de Vigo recientemente asumido que pudo evitar a poco que lo intentara la tragedia.

En este abordaje, las radiocomunicaciones, con y en sus correspondientes canales y el idioma inglés, forman parte también de un misterioso sistema de información oficial que debería ser, por obligado cumplimiento, de calidad e inequívoca.

Altamente peligroso, que no se expliquen las funciones de los Centros Aeroespaciales de Maspalomas y Toulouse, en cuando a la decodificación del Código Alfanumérico Hexadecimal de las Radio Balizas de los buques siniestrados, en el bien entendido de que las de los dos buques portugueses las decodifica el centro francés, lo cual puede significar una ralentización de los tiempos de respuesta.

Pladesemapesga, viene recordando y exigiendo de forma recurrente ante “la callada” a los Partidos Políticos que actúen de oficio en sus Parlamentos dada la “gravedad” de las conclusiones de la Comisión de Investigación, “extrapolables” a los siniestros acontecidos en estos últimos cuarenta días. en aras de “poner freno a tanta laxitud y ralentización de convenios y protocolos internacionales que podrían producir nuevas muertes, desapariciones y episodios contaminantes en la mar”.

Pladesemapesga - identifica - sin lugar a dudas, una mala praxis en las gestiones de crisis de abandono de buque y la utilización de los Sub-sistemas y Métodos del Sistema Mundial de Socorro desde tierra y en la mar.

Dicho de otra manera, la falta de entrenamiento y la formación, han quedado en la más absoluta de las evidencias con cientos de miles de euros dilapidados.

EDITORIAL

Plataforma en Defensa del Sector Marítimo Pesquero de Galicia es una asociación no lucrativa.

Registro 2012/016402



Pladesemapesga

Registro 2012/016402 Nif: G-70321807

Nif: G-70321807, con más de 27.500 socios y formada por personas físicas, empresarios, políticos, profesionales y autónomos, marineros, mariscadores/as, ecologistas, asociaciones, expertos en todos los sectores del Mar y la Pesca, que compartan el interés y la inquietud por el entorno del Sector Marítimo Pesquero de Galicia. Cuya presencia en Internet queda reflejada en:

www.pladesemapesga.com
y info@pladesemapesga.com

- **Presidente:**
- Miguel Delgado González.-
- **Vicepresidente y Tesorero:**
- Antón Salgado Clavo.-
- **Vocal asesor:**
- Esteban de Diego Muñiz, Coordinador y Asesor Especialista en rescate Marítimo

La Plataforma Plataforma en Defensa del Sector Marítimo Pesquero de Galicia... es una asociación, bajo el amparo de lo dispuesto en el Artículo 22 de la Constitución Española y del Régimen Jurídico previsto en la Ley Orgánica 1/2002, de 22 de marzo, reguladora del Derecho de Asociación.

El ámbito de actuación de la Plataforma es Regional, Galicia, toda vez que sus actuaciones se desarrollan en las cuatro provincias, principalmente las que aportan territorios a la Pesca y al Litoral Gallego:

Además, sus actividades de divulgación y sensibilización tienen un mayor alcance a través de la web a todo el territorio Nacional e Internacional.

Las posibilidades de colaborar con la Plataforma son bien como Socio, bien como Colaborador. Si deseas recibir información de cualquiera de esas opciones de participar o cualquier otra información de la entidad puedes enviarnos un correo electrónico a:

O bien escribimos a:
C/ Juan Castro Mosquera, Nº 28 15.005 A Coruña.

TIRADA: 20.000 mil ejemplares
Distribución Nacional, Internacional y correo electrónico que se centra en la difusión del conocimiento marítimo pesquero en todo el territorio Nacional.
! Descargala Gratis en nuestra Web !

[facebook.com/pladesemapesga](https://www.facebook.com/pladesemapesga)
twitter.com/Pladesemapesga

No se permite la reproducción total o parcial de estas publicaciones, ni su incorporación a ningún sistema informático ni su transmisión en cualquier forma o por cualquier medio, electrónico, mecánico, por fotocopia, por grabación o otros métodos, sin el permiso del editor Propiedad :
Pladesemapesga. 2014. Autor : Pladesemapesga 2014. Registro Legal. 2012/016402. Nif G-70321807. Impreso en España...

La Costa de Cádiz celebra en mayo la llegada del atún rojo

Conil, Barbate, Tarifa y Zahara festejan una tradición con más de 3.000 años de historia

Como hace más de tres mil años, los pescadores gaditanos pescan el atún salvaje entrada la primavera, cuando el atún rojo cruza por el Estrecho de Gibraltar rumbo al mar Mediterráneo y los capturan en ese laberinto que son las almadrabas, un arte de pesca tradicional y también espectacular que se remonta a los fenicios. Zahara de los Atunes, Barbate, Conil de la Frontera y Tarifa celebran con ferias y fiestas la llegada del atún salvaje, el más rico, el más versátil, el más sabroso.

Las esculturas sobre el atún en forma de veleta, que hay en cada uno de estos pueblos pesqueros, dan una idea de la importancia que tiene el atún para ellos. Todo un homenaje al atún y su vinculación gastronómica, histórica y cultural con la Costa de Cádiz. Hasta Miguel de Cervantes, autor de El Quijote escribió sobre ello en la Ilustre Fregona.

El atún ha formado parte de la provincia, desde que aparecía en las monedas que acuñaba la ceca de Cádiz, hasta nuestros días, en los que da forma al paisaje y se ha convertido en protagonista de la más alta cocina.

Tras el despiece de un atún que en el argot se denomina ronqueo y la imaginación de los cocineros, surgen platos y sabores tan diferentes como: sueño con atún, tulipa de atún a la almadraba, atunecer, atún tropical o traslado de atún, por supuesto rojo, salvaje, de almadraba.

Los bares y restaurantes hasta entrado el verano compiten por ofrecer los platos más exquisitos de la cocina tradicional y de la cocina innovadora.

Todos los pueblos de la zona celebran show cookings, rutas de la tapa, concursos de fotografías, para festejar esta tradición que arranca con los fenicios en la costa gaditana y se mantiene de forma artesanal hasta hoy en día. Ahora toca ir de bar en bar en busca de la mejor tapa.

Ferrán Adriá, Arzak, Ángel León, Daniel García y en suma los 50 cocineros más relevantes de la cocina española ya han estado aquí para probarlo.

Barbate, Conil, Tarifa y Zahara de los Atunes han programado en conjunto más de un mes de actividades, desde el 4 de mayo que empieza Barbate hasta el 9 de junio que cierra Conil, para conmemorar la llegada del atún y atraer visitantes para compartir con ellos el sabor y la excelencia del pata negra del mar.

Barbate

Abre el calendario el 4 de mayo. El plato fuerte es la V Semana Gastronómica del Atún que tendrá lugar del 24 al 27 de mayo. Bajo el lema Barbate, la Costa del Atún Rojo, el Ayuntamiento aglutina todas las actividades que van a realizar desde el 4 al 27 de mayo y que tienen el objetivo de fortalecer aún más la relación entre Barbate y el atún rojo.

La Ruta de la Tapa, tendrá lugar todos los viernes, sábados y domingos hasta el 27 de mayo. Cerca de 30 establecimientos, la mayoría en las inmediaciones del Paseo Marítimo, ofrecen otras 30 formas distintas de preparar el atún.

Han distribuido los actos durante todo el mes para que se reconozca mayo como el mes del atún en Barbate, y que tanto visitantes como residentes puedan disfrutar de cada una de las actividades: demostraciones gastronómicas, exposiciones de pinturas, concursos de fotografías y recetas, exhibición de graffiti y el 25 la empresa La Chanca inaugura su Museo del Atún.

Los Atunes de Zahara

La IV Ruta del Atún, que tendrá lugar del 13 al 18 de mayo, es una iniciativa de la Asociación de Comerciantes de Zahara de los Atunes (ACOZA) creada para promocionar la cocina de Zahara a través de este pescado que da nombre a este enclave.

Un mayor número de establecimientos con respecto al año pasado, cerca de cuarenta, la mayoría restaurantes, aunque también hoteles y bares participan en la iniciativa.

Las tapas tienen nombres tan sugerentes como atún al infierno, entre dos aguas, tunante, sueño con atún. Otros establecimientos ofrecen platos con denominaciones como Habanito de atún rojo o Delicia de atún.

El precio de la tapa es de 3,5 euros bebida incluida.

Si los participantes en la ruta visitan al menos doce establecimientos y sellan el tapaporte pueden optar a tres premios valorados en 500 euros, 300 y 150 euros. Los que tengan en su tapaporte el sello de todos los establecimientos, podrán conseguir además una estancia en el Hotel Meliá Atlanterra durante la Semana del Retinto que se celebra en septiembre.

Conil, 18 años de ruta

La Ruta del Atún de Conil, que alcanza ya su XVIII edición, comenzará el 9 de mayo, día en el que se celebrará la VI Muestra de la tapa de Atún, en la Plaza de Santa Catalina. Varios de los restaurantes participantes en la Ruta ofrecerán este día variadas tapas con el atún de almadraba como protagonista al simbólico precio de 1,50 .

Este acto da comienzo a la ruta, que podrá disfrutarse en los bares y restaurantes participantes hasta el próximo 9 de junio. El inicio de la muestra de la tapa tendrá lugar a las 13.00 h. y continuará hasta el fin de las tapas.

Días antes de que comience la ruta, concretamente, el 6 de mayo, se celebrará el tradicional Concurso Gastronómico, en el que se premiará al mejor plato de los presentados en las modalidades de Cocina Tradicional y Cocina innovadora. El concurso comenzará a las 12:00h del mediodía.

Una edición que comienza con la satisfacción de haber recuperado como patrimonio cultural de Conil, la antigua Chanca, donde desde el siglo XVI se realizaba el despiece y la salazón del atún de almadraba.

Tarifa

El último fin de semana de mayo se celebrará la segunda edición de la Ruta Milenaria del Atún en Tarifa, uno de los lugares con más tradición en su pesca. Resaltando así la Ruta Milenaria del Atún por la Costa de la Cádiz, un proyecto impulsado por el Grupo de Desarrollo Pesquero Cádiz-Estrecho que resalta la importancia histórica, cultural y patrimonial del atún en la Costa de Cádiz.

Más información en:

Barbate: www.facebook.com/BarbateTurismo

Zahara: www.rutadelatun.com

Conil: www.turismo.conil.org

www.facebook.com/ConilTurismoSensible

Abordaje en la Ría de Vigo: Recurrente “caos informativo” provocado por la Dirección General de la Marina Mercante y Sasemar.



No ha existido una información de “ calidad e inequívoca “.

El Centro Local de Coordinación de Salvamento de Vigo, no es un “ VTS “ o Centro Zonal de Coordinación de Salvamento y Tráfico Marítimo (Finisterre, Tarifa, Almería) que “controlan “ dos canales de navegación con una zona de seguridad intermedia.

Controla los movimientos portuarios y “ hace el seguimiento “ de las entradas y salidas de buques en la Ría de Vigo a través de la monitorización del Sistema Automático de Identificación de Buques (AIS).

El Grupo de Expertos No Gubernamentales del Sistema Mundial de Socorro, integrados en Pladesemapesga, denuncia la grave irregularidad administrativa del buque “ Baltic Breeze “ al figurar en la Base de Datos del Sistema Mundial de Socorro de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (MARS/ITU) con una actualización de sus inspecciones radioeléctricas que datan del año 2001.

Por el contrario, el pesquero “ Mar de Marín “ tiene sus inspecciones registradas correctamente desde año 2010.

Se desconoce el idioma utilizado en las radiocomunicaciones barco-barco y barco-tierra, bien fuera el mercante o pesquero.

De igual forma el idioma del contacto vía VHF Canal 16 de Llamada y Socorro en mercante y pesquero (si realmente se produjo).

Carece de sentido la investigación sobre las luces de navegación del mercante cuando el pesquero español llevaba 2 radares.

No se entiende el lanzamiento de bengalas desde una balsa cuando el “ Mar de Marín “ llevaba a bordo un Transpondedor de Radar (RESART).

No hay constancia de la activación de una Alerta de Socorro utilizando los Subsistemas y Métodos del Sistema Mundial de Socorro para conseguir minimizar los tiempos de respuesta del salvamento y la recuperación de naufragos y evitar la hipotermia o pérdida en la mar.

Se desconoce la Alerta de la Radiobaliza o la activación de la Alerta de Socorro en Llamada Selectiva Digital de obligado cumplimiento bien por parte del pesquero, bien por parte del mercante o en su defecto del Centro Local de Coordinación de Salvamento de Vigo.

La evacuación de los tripulantes del pesquero no están nada claros en lo que respecta a la utilización de chalecos salvavidas de abandono de buque.

Sasemar, ha ocultado la intervención del mercante “ Baltic Breeze “ que paró máquina, cambió su rumbo y acudió en auxilio de los naufragos arriando un bote salvavidas y participando en las labores de rastreo, según información facilitadas desde Singapur a Xornal Galicia.

Hasta hace muy pocas horas no se desveló la recuperación por parte de los investigadores de campo de la Comisión de Investigación de la caja negra del mercante donde están grabadas todas las radiocomunicaciones, maniobras y comportamiento de los equipos de navegación.

El error humano “ es descartable “ por parte de los dos buques, mercante y pesquero.

La navegación electrónica implementada en los buques pesqueros españoles desde el año 2010, contempla la interfaz hombre máquina.

Ello induce a pensar, tal y como demostró Gibraltar en 2007, con su Dictamen sobre la embarrancada del petrolero Samothrakis en el Peñón de Gibraltar, que “ aún reconociendo el error humano del Capitán y su tripulación, caso de funcionar el solapamiento del Sistema Automático de Identificación de Buques (AIS) el accidente se hubiera evitado “. En las Conclusiones del Dictamen se denunciaba la falta de cobertura de las instalaciones portuarias del Sistema AIS.

Es el propio Subcomité de Navegación de la Organización Marítima Internacional quien reconoce “ la necesidad de acabar con las transmisiones y lecturas incorrectas del Sistema AIS, con un estricto control de inspecciones “.

Las coincidencias del naufragio del pesquero portugués “ Santa Ana “ en Cabo Peñas, que primero embarranca y posteriormente naufraga, navegando con la presunta eficacia de los sistemas electrónicos y la del pesquero español “ Mar de Marín “ son extrañamente coincidentes a la vez que alarmantes sin que las autoridades marítimas hayan tomado la más mínima actitud preventiva.

Un caso similar, muy reciente, aconteció en La Coruña, a la sombra de la Torre de Control (CLCS) donde un mercante hundió al pesquero Tabar. Reciente también, el abordaje en el Estrecho de Gibraltar del ferry de Acciona “ Millenium “ a un mercante.

Nada es producto de la casualidad.

Los módulos de formación de las nuevas tecnologías que se utilizan en los puentes de gobiernos requieren demasiada atención y sobre todo tiempo para su gestión y mantenimiento a la vez que se reducen tripulaciones.

Flaco favor ha hecho la Conselleira do Mar de la Xunta de Galicia “ al despreciar “ tantas y tantas casualidades con trágicos resultados de muertos y desaparecidos.

Pero quizás lo más sorprendente de este luctuoso naufragio continúe siendo el silencio del Director General de la Marina Mercante y el de Sasemar.

Antón Salgado Clavo. 981 666 333 solo para medios de comunicación



Naufragio en la Ría de Vigo del pesquero Mar de Marín. Pladesemapesga, lo anunció y denunció con antelación suficiente para evitar el triste suceso

Una referencia e información “ de calidad e inequívoca “.

El Ministerio de Fomento debería - sin demora - aclarar los límites de velocidad en la Ría de Vigo al amparo de la nueva norma para regular la navegación en los puertos españoles, anunciada en julio de 2012.

Pladesemapesga, lo anunció y denunció. Trasladándose al origen de este tipo de siniestros marítimos reiteradamente denunciado la conculcación de las normativas y la falta de gestores que asuman sus responsabilidades.

La colisión entre el pesquero malpicán Tabar y el mercante maltés Estersky -el 5 de octubre de 2011, cuando entraban al puerto de A Coruña, con el resultado del naufragio del primero y el fallecimiento de uno de sus cuatro tripulantes- se produjo como consecuencia de que ambas embarcaciones incumplieron el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en la Mar, según el Informe Técnico de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (Ciaim).

Según el Dictamen, el pesquero Tabar, no realizó “una vigilancia eficaz que le permitiera evaluar adecuadamente el riesgo de abordaje” mientras el Estersky no adoptó ninguna medida para asegurarse “de que su presencia era advertida por el pesquero”.

El capitán del barco maltés y el práctico del puerto a bordo reconocieron que tuvieron constancia en todo momento de la presencia del pesquero, algo que calificaron de habitual y no consideraron que había riesgo de abordaje.

Por ello, relata el Informe, no se tomó ninguna precaución para evitar el choque como reducir la velocidad, contactar con el pesquero por VHF o realizar señales acústicas o visuales para advertir al Tabar de su presencia.

Las Conclusiones del Informe Técnico, destacaban, que la “poca visibilidad” existente en el puente de mando del pesquero por el lado de estribor, la “inadecuada percepción del riesgo” por parte del práctico y el capitán del Estersky y del patrón del Tabar -”quien probablemente debido a la rutina no realizó una eficaz vigilancia del entorno, que debería ser más intensa en las cercanías del puerto, donde es habitual la entrada y salida de buques y embarcaciones”- y la “velocidad elevada” del mercante “tras embarcar el práctico” contribuyeron al accidente.

Los investigadores de campo, identificaron y destacaron que en la zona del puerto de La Coruña en que se produjo el siniestro no hay limitaciones de velocidad ni regulación del tráfico y que es habitual que los pesqueros faenen en la zona y crucen por delante de los mercantes.

En julio de 2012, como consecuencia del abordaje del buque Estersky al pesquero malpicán Tabar a 400 metros del dique de abrigo del puerto de La Coruña, el Ministerio de Fomento, anunciaba una nueva norma para regular la navegación en los puertos.

Según la Autoridad Portuaria de A Coruña y los investigadores de campo de la Comisión de Investigación de Siniestros Marítimos (CIAIM) avalados por su Pleno, “ la mayor parte de la ría de A Coruña carecía de regulación del tráfico marítimo por lo que pesqueros, mercantes, veleros y otras embarcaciones se cruzan a diario por aguas coruñesas con su evaluación de riesgos como única arma para hacer frente a posibles siniestros “.

“Ahora en esa zona no hay límites de velocidad, la situación es así”, confirmaban fuentes de la autoridad portuaria coruñesa a través del informe de la Comisión de Siniestros Marítimos.

El reglamento tipo que preparaba el organismo dependiente de Fomento podría evitar incidentes como el del pasado 5 de octubre de 2011 en aguas coruñesas, que derivó en el naufragio del pesquero malpicán Tabar y el fallecimiento de uno de sus cuatro marineros.

El Grupo de Expertos No Gubernamentales del Sistema Mundial de Socorro, integrado en Pladesemapesga, denunciaba entonces que el organismo de investigación “ en ningún momento “ actuó con independencia funcional respecto de las autoridades nacionales competentes en materia de navegabilidad, certificación, inspección, dotación, seguridad de la navegación, mantenimiento, control del tráfico marítimo, supervisión por el Estado rector del puerto y explotación portuaria, con el fin de determinar responsabilidades o de aplicar la ley.

Al amparo de la normativa, los Investigadores de Campo de la Comisión de Investigación “ entraron en conflicto “ con los intereses de los cometidos que les fueron encomendados y lejos de exigir y demostrar los resultados del examen de las personas implicadas en las operaciones de control del tráfico marítimo “ obviaron “ la metodología del Sistema Mundial de Socorro en lo que respecta a los Avisos a los Navegantes, cuando el buque mercante navegaba por la Zona II rumbo al puerto de La Coruña.

El Código de Investigación y Prácticas Recomendadas para la Investigación de Siniestros Marítimos, es bien claro cuando dice que “ se investigue sin demora “ a toda la cadena de responsabilidades cuando se produce un siniestro marítimo.

Según la Organización Marítima Internacional (OMI) “ la eficacia de un Servicio de Tráfico Marítimo o Centros Coordinadores de Salvamento, depende de la fiabilidad y continuidad de las comunicaciones y de la capacidad para facilitar información de calidad e inequívoca, matizando que “ el propósito de los servicios de tráfico marítimo es mejorar la seguridad y eficacia de la navegación y la seguridad de la vida humana en el mar, y proteger el medio marino y la zona costera adyacente, incluidas las obras e instalaciones mar adentro, de los posibles efectos perjudiciales del tráfico marítimo “.

La OMI, no deja ningún tipo de dudas respecto a las funciones del Centro Local de Coordinación de Salvamento de La Coruña respecto al tipo y nivel de los servicios ofrecidos como Servicio de Tráfico Marítimo Portuario que presta un servicio de asistencia a la navegación y de ordenación del tráfico, diferenciándose de un Servicio de Tráfico Marítimo Costero (Centro Zonal de Coordinación de Salvamento de Finisterre) que solo presta un servicio de información.

Para este Grupo de Expertos del Sistema Mundial de Socorro, no existió ningún tipo de duda respecto a las responsabilidades del abordaje del mercante Estersky al buque pesquero Tabar puesto que es la propia Organización Marítima Internacional quien demuestra el altísimo riesgo existente en la Zona II de la Ensenada del Puerto de La Coruña.

La Xunta de Galicia pone en conocimiento de la Fiscalía la cesión de los 15 mil metros del solar urbanizable del antiguo Campo de Fútbol da Insua de Caión.

Es la primera vez en la historia de la democracia en Galicia que el Gobierno Gallego (Xunta de Galicia) remite denuncia a la Fiscalía contra un alcalde del partido en el Poder, es el caso del Alcalde de Laracha, José Manuel López Varela y del que fuera Presidente de las Cofradías Gallegas, Evaristo Lareo Viñas al ver atisbos de irregularidades en la cesión del terreno del antiguo campo de fútbol de Caión.

Los hechos parten de una denuncia remitida por Pladesemapesga y la Asociación de Vecinos Punta da Senreira de Caión, a la Consellería de Medio Ambiente, territorio e Infraestructuras, Axencia de Protección da Legalidade Urbanística y la Consellería de Medio Rural e do Mar al pertenecer el solar a la Cofradía de Caión.

Ante la convocatoria de las elecciones a las cofradías de Galicia, el patrón Maior tienen que abandonar el cargo y entienden los denunciados que no quería marchar sin dejar a los vecinos de la Villa sin el terreno urbanizable, orquestando



convenios y cesiones mediante el GAC3 del que también es Presidente para "volatizar o cambiar de dueño" el terreno de uso público que curiosamente esta bajo procedimientos en la vía penal en un juzgado de Carballo.

Dice la Plataforma en Defensa del Sector Marítimo pesquero de Galicia y la Asociación de Vecinos Punta da Senreira de Caión que teniendo conocimiento estos últimos días de la "desesperación" del Patrón Maior de la Cofradía de Caión junto al alcalde de Laracha el Sr José Manuel López Varela, para realizar trámites con toda urgencia que afectarían al terreno conocido como Campo da Insua (RC1 - PXOM) en este momento bajo procesos judiciales y antes de finalizar con sus actividades al frente de la cofradía de Caión el Sr lareo Viñas, que a juicio de los denunciados el Sr lareo ya se encuentra bajo presuntas irregularidades toda vez que carece de actividad pesquera relacionada con el sector marítimo o pesquero desde hace al menos 1 año que se retiró acogiéndose a las subvenciones al afecto junto al barco de su propiedad "ESTRELLA VERDE", lo que le incapacita según las normativas y los propios estatutos y de conformidad con la normativa sectorial impuesta a las Cofradías de pescadores "(ORDE do 30 de MARZO DE 2012, DOG Nº 70 DO 12 DE ABRIL) bajo el decreto 261/2002 que la desarrolla recoge donde los pósitos gallegos están bajo la tutela y padroado directo de la Consellería y la Secretaría Xeral Técnica de Medio Rural e do Mar al estar declarados de interés social y gallego, en base al DOG Núm. 70 Jueves, 12 de Abril de 2012 Pág. 13037, que dice ORDEN de 30 de Marzo de 2012 de delegación de competencias y aunque por un decreto reciente se dejo un vacío del decreto 261/2002, este cambio normativo no lo es con efectos retroactivos y que curiosamente la Secretaría Xeral Técnica goza de variada y diversa información sobre las actividades del Sr Lareo, la Cofradía de Caión y sus actividades relacionadas al efecto y ya acreditado..

Que en fecha 30 de Diciembre de 2010 Diligencias 912/2012 la Fiscalía Provincial de La Coruña remitía al juzgado denuncia por hechos relacionados sobre la destrucción del campo de fútbol para ser recalificado y posteriormente vender 64 viviendas de lujo, cuya consecuencia trajo en un juzgado de Carballo la imputación del Sr Alcalde de Laracha y del Sr Evaristo lareo Viñas por presuntas

irregularidades en el terreno de referencia y a día de hoy sin juzgar y en proceso judicial ya referenciado, curiosamente en sus declaraciones el día 15 de Septiembre del año 2011 en su calidad de imputado en el juzgado de Carballo 99/11, el Patrón Maior de Caión, Evaristo Lareo Viñas, afirmaba en el año 2005 que se vendía el campo de fútbol a una constructora por encontrarse la cofradía en graves apuros económicos, coincidiendo aparentemente con el desembolso de al menos 40.000 euros para la compra de un vehículo en la misma fecha, día 5 de Agosto de 2005, un turismo de alta gama (LUJO) VOLKSWAGEN PAS-SAT 2.0 TDI (matrícula 6711-DPB), en este momento nombre de la Confraría de Caión pero al servicio exclusivo y uso particular que inclusive guarda en su casa el Sr Lareo Viñas como algo personal y particular cuando al mismo tiempo estaba gestionando la venta del terreno para evitar la presunta quiebra de la cofradía, pero también el Sr Alcalde en su declaración como imputado en la misma fecha y en el mismo juzgado afirma que no se llevaba a cabo el proyecto urbanístico en el solar o terreno recalificado (RC1) por que se le denegó la licencia

al presunto comprador del terreno a la cofradía de Caión, estando sin aclarar a día de hoy quien o quienes hicieron frente a los múltiples gastos multimillonarios de la pretendida y fracasada gestión urbanística en el terreno (RC1 o Campo da Insua de Caión) y el proyecto presentado para unas 64 viviendas de lujo, que con total seguridad podría sobrepasar el coste del proyecto 300.000 euros según fuentes consultadas, ¿muchas cifras y datos que no cuadran?

Y mucho menos las manifestaciones del Sr lareo en el juzgado Nº 1 de Carballo en el juicio ordinario 150/2012 donde manifiesta bajo juramento que todo lo relativo al campo de fútbol de Caión y la Promotora GRUPO ELYTE y Inmobiliaria Nos, no se enteraba de nada, negándose a pedir explicaciones por las actividades, destrucción y promoción de pisos de lujo ya acreditado que estaban realizando sobre algo que no existía.

Ver BOP de la Diputación de A Coruña Nº 87, de fecha 16 de Abril de 2008 publicitando la aprobación del Proyecto

de Urbanización AR-C1 correspondiente al Campo da Insua de Caión, donde se situaba el antiguo Campo de Fútbol.

Declaraciones en sede judicial del Sr Evaristo Lareo Viñas sobre el proyecto urbanístico del Campo de Fútbol de Caión.

<http://www.youtube.com/watch?v=V151sJf6AZE>

Donde la información vertida respecto a la clarificación de los hechos denunciados, aún está muy lejos de aclararse tal y como consta acreditado en la SENTENCIA: 00095/2013 Procedimiento: Juicio ordinario 150/2012, que pone al descubierto el pretendido fraude procesal de la Cofradía y las falsas imputaciones denunciadas por los mismos contra el ahora denunciante.

Una vez valorados estos hechos a lo que hay que sumar la multitud de informaciones, la opacidad y el oscurantismo total en las nuevas gestiones como si de una "pócima secreta" se tratase con el trasiego del terreno urbanístico dando a entender a nuestro juicio el Sr Lareo que al tener que poner fin a su mandato o gestión, ¿ no puede ni debe dejar cabos sueltos a sus pretendidos intereses que desconocemos ? sobre el jugoso terreno urbanizable como si de algo "personal e intransferible se tratase", a lo que hay que recordar que las Cofradías de Pescadores son entidades sin ánimo de lucro declaradas de interés social y gallego, indicándonos que por encima de sus estatutos o intereses personales se hayan leyes de rango superior y de interés público a las que deben estar sujetas y cumplir, Ley Orgánica 1/2002, de 22 de marzo, reguladora del derecho de asociación (BOE núm. 73, de 26-03-2002)

Curiosamente el Sr Lareo Viñas junto al Sr Alcalde de Laracha, comparten intereses propios en el Concello, cofradía, GAC3 y el solar del antiguo Campo de Fútbol da Insua en Caión, el Sr Lareo Viñas es el Patrón Maior de Caión y también Presidente del Grupo Gac3 que junto al Sr alcalde mezclan en un amasijo de intereses propios, gestiones y proyectos realizados, aprobados siempre dentro de las presuntas incompatibilidades de sus cargos.

La Audiencia Provincial anula el auto de archivo sobre las investigaciones de las ayudas del Prestige y el Campo de Fútbol de Caión.

En un auto emitido por la Audiencia Provincial se estima la apelación del denunciante en la causa que investigaba las ayudas del Prestige, unos 80 millones de euros recaudados en nombre de los damnificados por Evaristo Lareo Viñas y el presunto pelotazo urbanístico del Campo de Fútbol de Caión.

A ello se suma la Consellería de Medio Rural e do Mar, al enviar el 3 de Abril el expediente a la Fiscalía de Galicia y al TSJG, firmado por Alfonso García Magariños.

En la causa están imputados el Alcalde de Laracha, José Manuel López Varela, Evaristo Lareo Viñas y ampliada la misma contra el exsecretario de Medio Rural e do Mar, Francisco José Vidal Pardo por un presunto delito de colaboración necesaria y encubrimiento.

El denunciante ya les gana la denuncia de daños al honor puesta por la Cofradía de Caión y Evaristo Lareo Viñas y otra de calumnias e injurias puesta por Vidal Pardo en su calidad de exsecretario de Medio Rural e do Mar, dejando al descubierto las pretendidas coacciones para que cesara en su pretensión de conocer donde fue a parar el dinero recaudado en nombre de los damnificados y el solar de Caión por el denunciante.

El juzgado número 3 de Carballo ha abierto una investigación para aclarar el modo en que fueron recalificados y vendidos los terrenos del campo de fútbol de Caión, que posteriormente dejó sobreseida provisionalmente y que ahora con el Auto de la Audiencia tendrá que reabrir e investigar.

Los hechos se remontan a cuando el juez del N° 3 de Carballo abrió diligencias a raíz de la denuncia de un particular contra el alcalde, José Manuel López Varela y el patrón mayor de la cofradía, Evaristo Lareo, que han sido citados a declarar como imputados, según informó el grupo municipal del BNG.

El portavoz nacionalista, Xoán M. Sande, hizo pública la respuesta de la Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras a una pregunta del portavoz del BNG en el Parlamento sobre “el mayor pelotazo urbanístico perpetrado en A Laracha”, como se refiere sobre el asunto.

En su respuesta, la Consellería de Medio Ambiente se desmarca de esta actuación y se limita a informar de que la recalificación y venta de los terrenos del campo de fútbol “estaba siendo investigada por las instancias judiciales a partir de una denuncia”. “Es en ese ámbito judicial donde deben dirimirse las responsabilidades”, sostiene el director xeral de Relacións Institucionais e Parlamentarias.

El departamento autonómico que dirigía Agustín Hernández elude cualquier responsabilidad en una actuación que circunscribe al ámbito municipal. “La recalificación de los terrenos se inscribe dentro de la autonomía municipal, siendo el Ayuntamiento, dentro de sus competencias y atribuciones, quien propone la recalificación y su incorporación al plan general”, defiende.

El BNG de A Laracha acusó al alcalde de mentir por negar la denuncia. El regidor rehusó hacer declaraciones. Un portavoz municipal se limitó a decir que, en el momento en que denunció el caso el Bloque, “no había constancia de la denuncia”.

Si lo que firmaron decenas de afectados por el Prestige al pie de una denuncia presentada ante la Fiscalía fuese cierto, estaríamos hablando de un caso de corrupción en el que los responsables de gestionar las subvenciones se habrían repartido millones de euros a su antojo o, directamente, metiendo un buen pellizco de las ayudas en sus bolsillos, aunque afirman que se repartió entre las cofradías de toda Galicia, aunque no hay constancia escrita sobre ello.

Se habla de 80 millones. Ni el Juzgado de Instrucción número 3 de Carballo, ni los fiscales, ni el Tribunal de Cuentas, ni Anticorrupción han dado curso a las quejas de los marineros que se preguntan por el destino de los fondos procedentes de ayuntamientos de toda España, particulares y famosos que participaron en galas benéficas.

Hasta nada se sabe de un coche que le tocó al exdeportivista Diego Tristán en un Teresa Herrera y que lo donó a los afectados del Prestige.

En el punto de mira se encuentran Evaristo Lareo, expresidente de la Fegacope y de la comisión de afectados por el Prestige y la Fundación Océano Vivo

Pero la Xunta de Galicia pone en conocimiento de la Fiscalía la cesión de los 15 mil metros del solar urbanizable del antiguo Campo de Fútbol da Insua de Caión.

Es la primera vez en la historia de la democracia en Galicia que el Gobierno Gallego (Xunta de Galicia) remite denuncia a la Fiscalía contra un alcalde del partido en el Poder, es el caso del Alcalde de Laracha, José Manuel López Varela y del que fuera Presidente de las Cofradías Gallegas, Evaristo Lareo Viñas al ver atisbos de irregularidades en la cesión del terreno del antiguo campo de fútbol de Caión.



Los hechos parten de una denuncia remitida por Pladesemapesga y la Asociación de Vecinos Punta da Senreira de Caión, a la Consellería de Medio Ambiente, territorio e Infraestructuras, Axencia de Protección da Legalidade Urbanística y la Consellería de Medio Rural e do Mar al pertenecer el solar a la Cofradía de Caión.

Ante la convocatoria de las elecciones a las cofradías de Galicia, el patrón Maior tienen que abandonar el cargo y entienden los denunciantes que no quería marchar sin dejar a los vecinos de la Villa sin el terreno urbanizable, orque-

stando convenios y cesiones mediante el GAC3 del que también es Presidente para “volatizar o cambiar de dueño” el terreno de uso público que curiosamente esta bajo procedimientos en la vía penal en un juzgado de Carballo.

Dice la Plataforma en Defensa del Sector Marítimo pesquero de Galicia y la Asociación de Vecinos Punta da Senreira de Caión que teniendo conocimiento estos últimos días de la “desesperación” del Patrón Maior de la Cofradía de Caión junto al alcalde de Laracha el Sr José Manuel López Varela, para realizar trámites con toda urgencia que afectarían al terreno conocido como Campo da Insua (RC1 - PXOM) en este momento bajo procesos judiciales y antes de finalizar con sus actividades al frente de la cofradía de Caión el Sr lareo Viñas, que a juicio de los denunciantes el Sr lareo ya se encuentra bajo presuntas irregularidades toda vez que carece de actividad pesquera relacionada con el sector marítimo o pesquero desde hace al menos 1 año que se retiró acogiéndose a las subvenciones al afecto junto al barco de su propiedad “ESTRELLA VERDE”, lo que le incapacita según las normativas y los propios estatutos y de conformidad con la normativa sectorial impuesta a las Confrarías de pescadores “(ORDE do 30 de MARZO DE 2012, DOG N° 70 DO 12 DE ABRIL) bajo el decreto 261/2002 que la desarrolla recoge donde los pósitos gallegos están bajo la tutela y padroado directo de la Consellería y la Secretaría Xeral Técnica de Medio Rural e do Mar al estar declarados de interés social y gallego, en base al DOG Núm. 70 Jueves, 12 de Abril de 2012 Pág. 13037, que dice ORDEN de 30 de Marzo de 2012 de delegación de competencias y aunque por un decreto reciente se dejó un vacío del decreto 261/2002, este cambio normativo no lo es con efectos retroactivos y que curiosamente la Secretaría Xeral Técnica goza de variada y diversa información sobre las actividades del Sr Lareo, la Cofradía de Caión y sus actividades relacionadas al efecto y ya acreditado..

Que en fecha 30 de Diciembre de 2010 Diligencias 912/2012 la Fiscalía Provincial de La Coruña remitía al juzgado denuncia por hechos relacionados sobre la destrucción del campo de fútbol para ser recalificado y posteriormente vender 64 viviendas de lujo, cuya consecuencia trajo en un juzgado de Carballo la imputación del Sr Alcalde de Laracha y del Sr Evaristo Lareo Viñas por presuntas irregularidades en el terreno de referencia y a día de hoy sin juzgar y en proceso judicial ya referenciado, curiosamente en sus declaraciones el día 15 de Septiembre del año 2011 en su calidad de imputado en el juzgado de Carballo 99/11, el Patrón Maior de Caión, Evaristo Lareo Viñas, afirmaba en el año 2005 que se vendía el campo de fútbol a una constructora por encontrarse la cofradía en graves apuros económicos, coincidiendo aparentemente con el desembolso de al menos 40.000 euros para la compra de un vehículo en la misma fecha, día 5 de



AR-C1 correspondiente al Campo da Insua de Caión, donde se situaba el antiguo Campo de Fútbol.

Declaraciones en sede judicial del Sr Evaristo Lareo Viñas sobre el proyecto urbanístico del Campo de Fútbol de Caión.

<http://www.youtube.com/watch?v=VI51sJf6AZE>

Donde la información vertida respecto a la clarificación de los hechos denunciados, aún está muy lejos de aclararse tal y como consta acreditado

en la SENTENCIA: 00095/2013 Procedimiento: Juicio ordinario 150/2012, que pone al descubierto el pretendido fraude procesal de la Cofradía y las falsas imputaciones denunciadas por los mismos contra el ahora denunciante.

Una vez valorados estos hechos a lo que hay que sumar la multitud de informaciones, la opacidad y el oscurantismo total en las



Agosto de 2005, un turismo de alta gama (LUJO) VOLKSWAGEN PASSAT 2.0 TDI (matrícula 6711-DPB), en este momento nombre de la Confraría de Caión pero al servicio exclusivo y uso particular que inclusive guarda en su casa el Sr Lareo Viñas como algo personal y particular cuando al mismo tiempo estaba gestionando la venta del terreno para evitar la presunta quiebra de la cofradía, pero también el Sr Alcalde en su declaración como imputado en la misma fecha y en el mismo juzgado afirma que no se llevaba a cabo el proyecto urbanístico en el solar o terreno recalificado (RC1) por que se le denegó la licencia al presunto comprador del terreno a la cofradía de Caión, estando sin aclarar a día de hoy quien o quienes hicieron frente a los múltiples gastos multimillonarios de la pretendida y fracasada gestión urbanística en el terreno (RC1 o Campo da Insua de Caión) y el proyecto presentado para unas 64 viviendas de lujo, que con total seguridad podría sobrepasar el coste del proyecto 300.000 euros según fuentes consultadas, ¿muchas cifras y datos que no cuadran?

Y mucho menos las manifestaciones del Sr lareo en el juzgado N° 1 de Carballo en el juicio ordinario 150/2012 donde manifiesta bajo juramento que todo lo relativo al campo de fútbol de Caión y la Promotora GRUPO ELYTE y Inmobiliaria Nos, no se enteraba de nada, negándose a pedir explicaciones por las actividades, destrucción y promoción de pisos de lujo ya acreditado que estaban realizando sobre algo que no existía.

Ver BOP de la Diputación de A Coruña N° 87, de fecha 16 de Abril de 2008 publicitando la aprobación del Proyecto de Urbanización

nuevas gestiones como si de una “pócima secreta” se tratase con el trasiego del terreno urbanístico dando a entender a nuestro juicio el Sr Lareo que al tener que poner fin a su mandato o gestión, ¿no puede ni debe dejar cabos sueltos a sus pretendidos intereses que desconocemos ? sobre el jugoso terreno urbanizable como si de algo “personal e intransferible se tratase”, a lo que hay que recordar que las Cofradías de Pescadores son entidades sin ánimo de lucro declaradas de interés social y gallego, indicándonos que por encima de sus estatutos o intereses personales se hayan leyes de rango superior y de interés público a las que deben estar sujetas y cumplir, Ley Orgánica 1/2002, de 22 de marzo, reguladora del derecho de asociación (BOE núm. 73, de 26-03-2002)

Curiosamente el Sr Lareo Viñas junto al Sr Alcalde de Laracha, comparten intereses propios en el Concello, cofradía, GAC3 y el solar del antiguo Campo de Fútbol da Insua en Caión, el Sr Lareo Viñas es el Patrón Maior de Caión y también Presidente del Grupo Gac3 que junto al Sr alcalde mezclan en un amasijo de intereses propios, gestiones y proyectos realizados, aprobados siempre dentro de las presuntas incompatibilidades de sus cargos.

Han sido varios largos años de lucha por reabrir el caso, que ahora la Audiencia pone en curso para que los ciudadanos y los 300.000 voluntarios que llegaron a Galicia puedan conocer donde está el dinero recaudado en su nombre.

MÁS DE 25.900 SOCIOS DE PLADESEMYPESGA RECIBEN INFORMACIÓN PRECISA PARA PREVENIR ACCIDENTES EN BUQUES PESQUEROS

Su objetivo es informar y sensibilizar a los tripulantes y marineros de este grave problema que se ha cobrado la vida de más de 30 tripulantes en lo que va de año, Alfonso Magariños afirmó a Pladesemapesga que se están estudiando las medidas más adecuadas para mejorar en este sentido y toda la información que fluya para mejorar será preferente para el departamento que dirige Rosa Quintana.

Más de 25.900 socios, empresarios, políticos, profesionales y autónomos, marineros, mariscadores/as, ecologistas, asociaciones, expertos en todos los sectores del Mar y la Pesca han sido partícipes en lo que va de año de la información preventiva sobre los accidentes a bordo de los pesqueros que está impartiendo la Plataforma en Defensa del sector Marítimo Pesquero de Galicia (www.Pladesemapesga.com)

Bajo el título “Los podemos evitar”, estos artículos van dirigidos a todos los tripulantes de pesqueros, mercantes y a todos aquellos que realicen labores a bordo de buques o estén relacionados con el sector marítimo, con el objetivo claro de informar y sensibilizar sobre las normativas preventivas a bordo y su relación con la labor a bordo de los barcos en alta mar, reflexionando sobre los efectos perversos del incumplimiento de lo estudiado y aprendido.

Además se informa sobre los mitos y escondites de los responsables más extendidos y creencias erróneas acerca de las actividades que más influyen o conculcan la vida humana en la Mar.

Esta exitosa actividad que organiza Pladesemapesga, arrancó el año 2010 con Pladesemapesga, y hasta el momento, se ha impartido más de 12.000 artículos solo en su Web. Algunos de estos artículos especializados han servido a muchos entes para peritajes

De igual modo, se da un repaso a las creencias de que muchos responsables de las vidas humanas en la mar obran con pulcritud y responsabilidad.

La demanda de esta iniciativa preventiva a pesar de los cientos de cursos y ejercicios entre las gentes de la Mar es tan grande, que cada día se suma un mayor número de socios a nuestra plataforma marítima, siendo más de 20.00 los socios que el pasado año

recibieron en este programa de Pladesemapesga a través de la Web en directo y de forma totalmente gratuita.

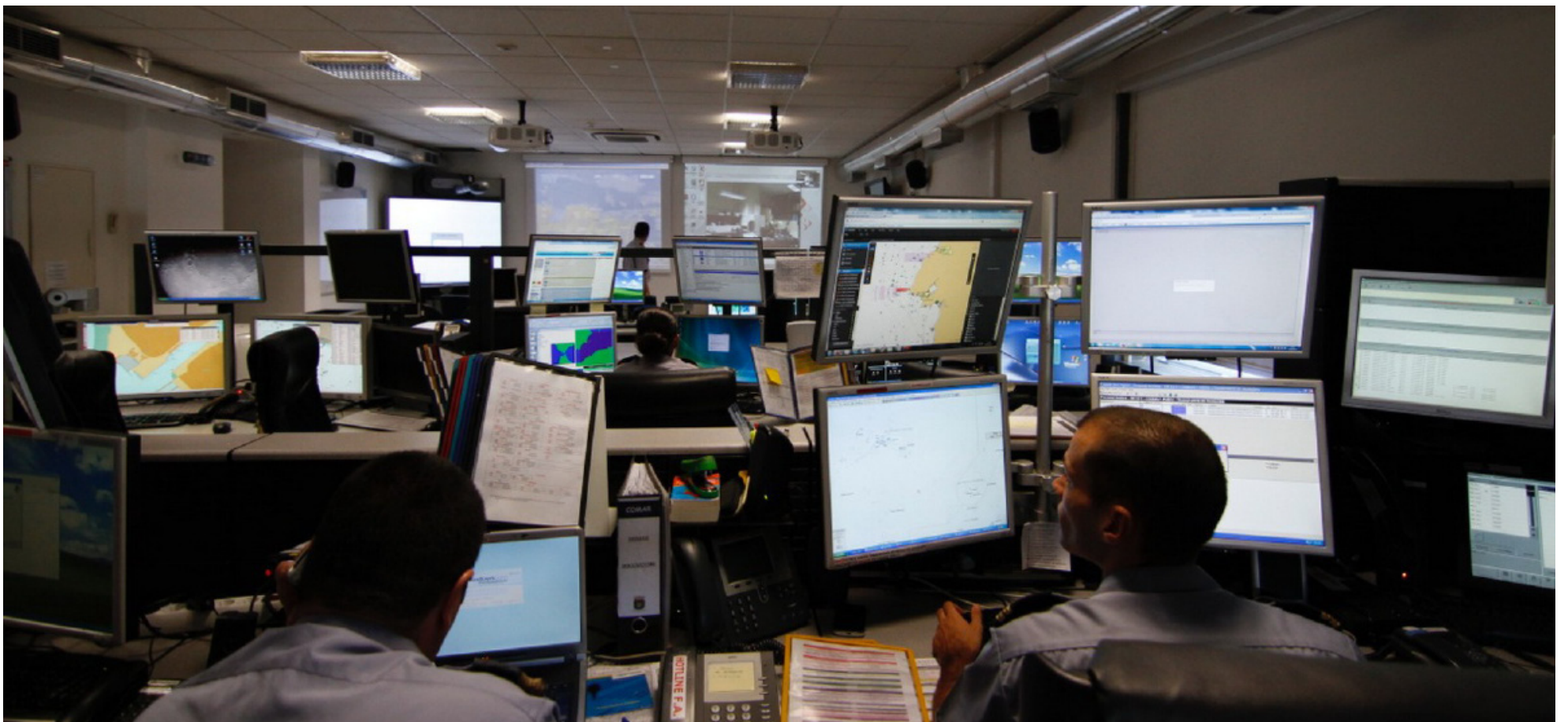
Es más, el éxito es tal, que el sector se impacienta enviando mensajes a nuestra sede solicitando más prontitud en muchos siniestros marítimos y muchas universidades latinoamericanas y de EEUU ya nos han solicitado la copia para mostrar nuestro trabajo como referente a los futuros náuticos de esos países.

De esta forma, se irán adaptando esos futuros profesionales de la Mar, con el fin de formarlos sobre cómo deben trabajar y prevenir este tema con los marineros y gentes de abordó.

Según ha explicado quizás el mayor experto del mundo, Antón Salgado Clavo, Vicepresidente de Pladesemapesga, “para nosotros, la prevención

es la mejor arma para erradicar esta lacra que ya se ha cobrado en estos primeros meses del año la vida de más de 30 tripulantes y la de más de 154 el pasado año”.

Desde la Plataforma en Defensa del Sector Marítimo Pesquero, han señalado, “queremos involucrar y sensibilizar a todas las gentes de la Mar ya es fundamental concienciar a los tripulantes de todos los buques de este problema que padecen también niños y jóvenes, pues los hijos que conviven con la mala formación de



y justificar ante la justicia hechos que de otra manera no hubiesen sido posibles.

Se centraron en el comienzo de los condicionantes y concatenantes en el presiniestro; unos hechos que se suelen vivir con evidencias demostradas, incertidumbre e inseguridad y estos hechos se viven y se sienten de forma diferente por marineros, armadores, instituciones, responsables políticos.

prevención son las primeras víctimas invisibles del mismo en un futuro no muy lejano”.

El Secretario Xeral de Medio Rural e do Mar, sensibilizado con este tema, afirmó que están estudiando las medidas más adecuadas para mejorar en este sentido y la receptividad de toda información que fluya para mejora será preferente, afirmó a Pladesemapesga su departamento

El mar, un laboratorio inagotable para la formación doctoral

La Escuela Internacional de Doctorado en Estudios del Mar (EIDEMAR) del Campus de Excelencia Internacional del Mar (CEI.Mar) ha querido inaugurar su actividad académica y científica con una programación de conferencias de primer nivel. Para ello, ha invitado a investigadores de relevancia nacional e internacional en distintas temáticas relacionadas con los estudios marinos con el objetivo de que expliquen con detalle los avances en los que han trabajado durante los últimos años.

De esta forma y bajo el lema “El mar, un laboratorio inagotable para la formación doctoral”, ha configurado unas jornadas inaugurales que dan inicio a la programación docente y científica prevista en las distintas áreas de conocimiento vinculadas con los estudios marinos y marítimos. Así, durante los días 2 y 3 de abril, se darán cita en Cádiz (en el edificio Constitución 1812) una escogida nómina de investigadores en diferentes disciplinas como la Geología Marina, Oceanografía, Logística marítima, Arqueología subacuática, Biología marina, etc.

El programa de actividades, según se ha informado a DIARIO Bahía de Cádiz, arranca este miércoles con una conferencia inaugural a las 16.30 horas sobre “Luces en el abismo: un breve recuento de hallazgos en nuestros mares cercanos”, que será pronunciada por Miquel Canals, catedrático de Geología Marina de la Universidad de Barcelona.

Con posterioridad, esa misma tarde tomarán la palabra el director general de APM Terminals de Algeciras, Javier Sáez, para abordar el tema de la “Importancia del Estrecho de Gibraltar en el tráfico internacional de contenedores”; el ex director de Museo Nacional de Arqueología Subacuática de España (ARQUA), Xavier Nieto, que se adentrará en la “Arqueología Subacuática: de tesoros a documentos históricos”; y el director del Instituto Español de Oceanografía, Eduardo Balguerías, que centrará su ponencia en “Los retos de la biología pesquera: nuevas aproximaciones científicas y gestión del ecosistema marino”.

Ya para el jueves 3 está prevista la intervención de Pere Masqué, catedrático de Física de la Universidad Autónoma de Barcelona, que hablará sobre las “Aplicaciones de los isótopos radioactivos como trazadores de procesos en los océanos”, a partir de las 10 horas; de Eduardo Aznar, catedrático de Historia Medieval de la Universidad de la Laguna, que hará un recorrido por la “Ordenación del territorio y regulación de los oficios del mar. Andalucía en los orígenes de la Civilización Atlántica”; de Josep

M. Gasol, profesor de investigación del CSIC, que disertará sobre “Lo que Darwin no pudo ver: vida microbiana en el mar”; y de Damià Gomis, catedrático de Física de la Tierra de la Universidad de las Islas Baleares, que profundizará en el tema del “Mediterráneo en el siglo XXI”.

¿QUÉ ES LA ESCUELA DOCTORAL DEL MAR?

EIDEMAR es la Escuela Doctoral del Campus Internacional del Mar (CEI.Mar) y el resultado de la colaboración de varias universidades (Almería, Cádiz, Huelva, Málaga y El Algarve) con especializadas instituciones (el Consejo Superior de Investigaciones Científicas, el Instituto Español de Oceanografía, el Real Observatorio de la Armada, el Instituto Hidrográfico de la Marina, el Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico y el Museo Nacional de Arqueología Subacuática). Todos los par-



participantes proyectan su propia actividad investigadora sobre la misma, especializando su oferta formativa y científica para, así, garantizar la mejor cualificación de los doctorandos.

El objetivo de EIDEMAR es ordenar los estudios de doctorado asociados a CEI.Mar. Cuenta con una oferta académica estructurada en torno a cuatro programas de doctorado específicos (Ciencias y Tecnologías Marinas, Recursos Marinos, Gestión y Conservación del Mar e Historia y Arqueología Marítimas), además del programa Dinámica de los flujos biogeoquímicos y sus aplicaciones, que la Universidad de Málaga ha decidido también

vincular a la Escuela.

En EIDEMAR desarrollan su actividad 227 investigadores de 13 países distintos, aunque se encuentra abierta a la incorporación de nuevas líneas de investigación y programas desde las distintas universidades y centros de investigación participantes y a la concreción de alianzas con otras escuelas de doctorado. De hecho, en la actualidad se está trabajando en la inclusión de nuevos programas de doctorado por parte de otras universidades de la agregación.

Entre otras acciones formativas especializadas, EIDEMAR se encarga del diseño y gestión de los programas de doctorado que, dentro del ámbito marino y marítimo, oferta el CEI.Mar.

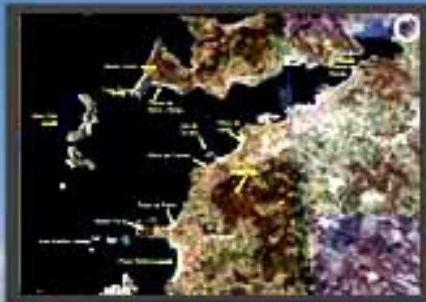
De este modo, las distintas instituciones universitarias participantes pueden adscribir a esta Escuela los programas de doctorado y enseñanzas oficiales de máster vinculadas con las áreas de conocimiento de la misma.

Contempla, igualmente, la impartición de una treintena de cursos de especialización. Una completa agenda de actividades formativas exigibles para la cualificación de los doctorandos matriculados. Se trata de actividades académicas que se extenderán a lo largo del periodo formativo de los doctorandos (3 ó 4 años) como una oferta permanente amoldada al perfil de cada programa y que dispondrá también de cursos estacionales de verano.

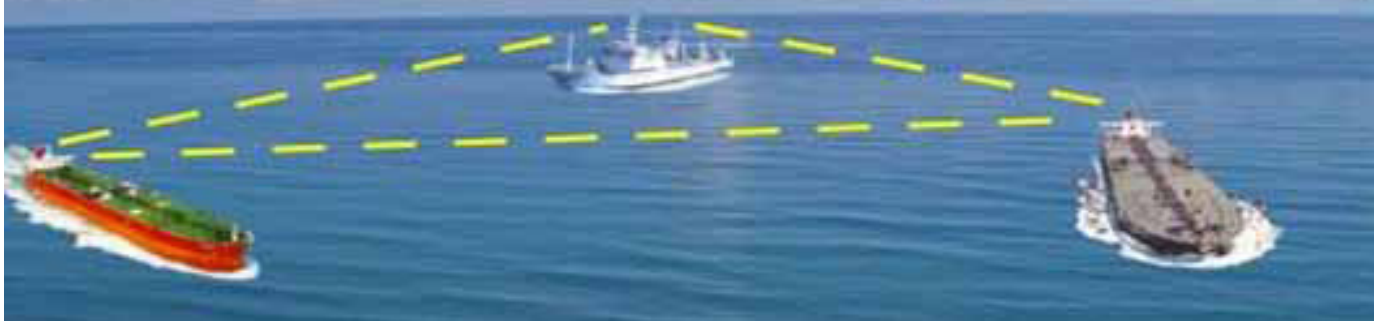
Además, se han realizado convocatorias de becas y ocho contratos pre doctorales, que se destinarán a temas prioritarios en la investigación de la

Escuela.

En el proceso de constitución en 2012 de EIDEMAR, se tuvo en cuenta la nueva normativa (Real Decreto 99/2011) por la que se regulan los actuales estudios de doctorado. Su creación concreta una de las actuaciones estratégicas más relevantes en el desarrollo del Campus de Excelencia Internacional del Mar (CEI.Mar), que coordina la Universidad gaditana



Baltic Breeze y el pesquero Mar de Marin



Pladesemapesga - identifica sin género de dudas - posible falta de ayuda (presunta denegación de auxilio) a la navegación de Sasemar y - exige - respuestas del Ministerio de Fomento, Puertos del Estado y Xunta de Galicia, sobre el sistema VTS " Servicio de Tráfico de Buques ", similar el del corredor de Finisterre, y en Vigo desde el 19 de Marzo del presente año y de obligado cumplimiento.

La Navegación Electrónica y la interfaz hombre-máquina pudieron evitar el abordaje desde el Centro Local de Coordinación de Salvamento de Vigo.

Abordaje en la Ría de Vigo entre el buque mercante Baltic Breeze y el pesquero Mar de Marin, presunta denegación de auxilio de Sasemar.

En marzo del presente año, Puertos del Estado y Sasemar, firmaron un acuerdo marco, para la prestación del servicio general de ordenación, coordinación y gestión de servicios además de las labores de coordinación y actuación en situaciones de emergencia.

Las funciones de Sasemar desde el momento del acuerdo marco, incluyen, la prestación del servicio general de ordenación, coordinación y control del tráfico marítimo portuario con arreglo a los estándares internacionalmente establecidos para los Servicios de Tráfico de Buques (VTS) que contemplan varios tipos de servicio: servicio de información (INS), servicio de organización del tráfico (TOS) y la asistencia a la navegación (NAS), o bien como servicio local de puerto, según las necesidades específicas de cada puerto; la coordinación y control de las operaciones asociadas a los servicios portuarios, comerciales y otras actividades; la asistencia en labores de gestión y administración portuaria relacionadas con el tráfico marítimo y las operaciones portuarias; y la coordinación de las tareas de prevención, y actuaciones de emergencia, salvamento y lucha contra la contaminación.

Los estándares establecidos internacionalmente para los Servicios de Tráfico de Buques (VTS) dentro del Servicio de Ordenación del Tráfico, tienen como objetivo, la gestión del tráfico mediante la planificación de los movimientos de los buques para prevenir que se produzcan congestiones o situaciones de peligro, facilitando un tráfico marítimo seguro y eficiente dentro de la zona servida por el VTS.

Para ello se deben establecer normas en cuanto a prioridades, adjudicación de espacios, desplazamientos obligatorios dentro de la zona, rutas que deben seguirse, limitaciones de velocidad, avisos a barcos determinados y/o cualquier otra medida que se considere oportuna.

Normalmente, este servicio se presta a petición del buque o cuando el VTS lo considera necesario y es importante tener muy clara la diferencia entre la simple información y la recomendación sobre cómo navegar, que contiene una opinión de tipo profesional.

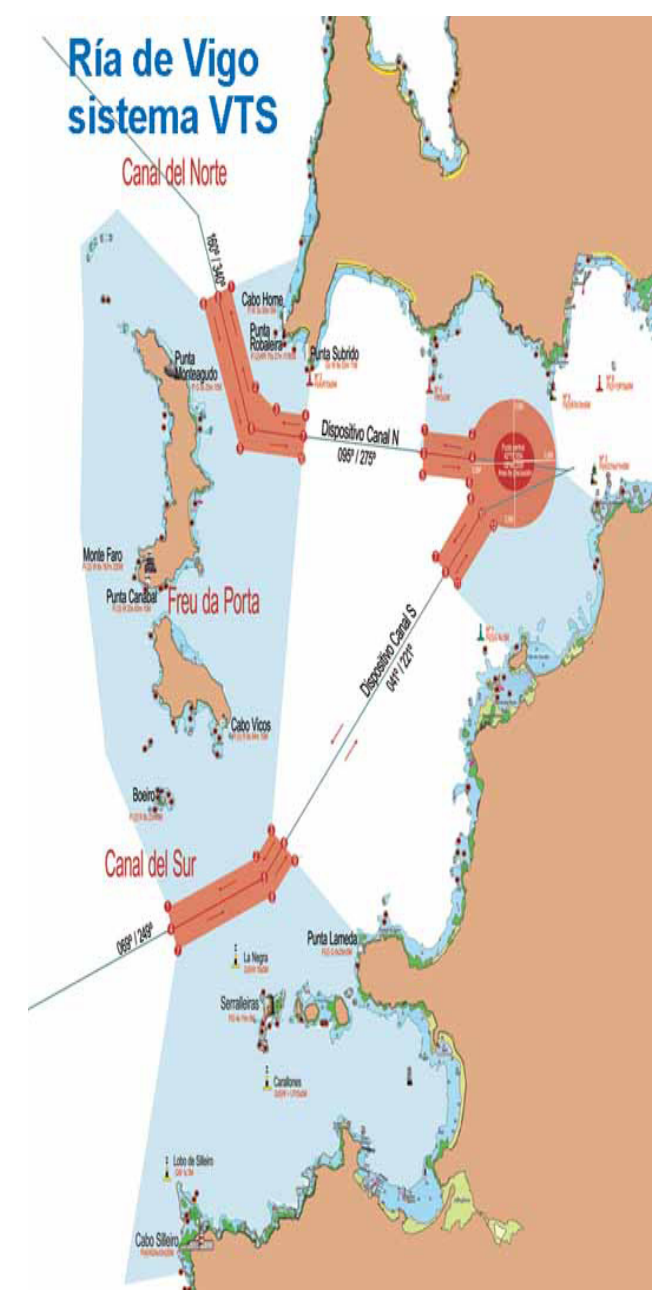
Plano del Sistema de Dispositivo y Regulación de Tráfico en la Ría de Vigo

El Centro Local de Coordinación de Salvamento de Vigo, con la implementación del Sistema Automático de Identificación de Buques (AIS) tiene la posibilidad de modificar aquellas maniobras que puedan dar lugar a colisiones o embarrancamientos, haciendo las recomendaciones pertinentes en cada caso y comprobando la efectividad de las mismas continuamente a fin de modificarlas si fuera preciso.

Tanto la evolución de las pantallas en el tiempo como las comunicaciones por radio quedan grabadas en soporte magnético para su posible utilización posterior.

Una de las características fundamentales de este dispositivo es ser capaz de interactuar con el tráfico y dar respuesta a cualquier situación que se presente en su zona de actuación, para lo cual debe proporcionar,

como mínimo, un servicio de información a los navegantes y, según los casos, servicios de asistencia a la navegación y/o de ordenación del tráfico.



Puertos del Estado firma el contrato de salvamento marítimo con Sasemar

El presidente de Puertos del Estado, José Llorca, y el director de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (Sasemar), Juan Luis Pedrosa, han firmado un acuerdo marco por el que se regulan las condiciones de contratación entre las autoridades portuarias y Sasemar para la prestación del servicio general de ordenación, coordinación y control del tráfico marítimo portuario. El convenio recoge la asistencia en tareas de coordinación y gestión de servicios y para la realización de labores de coordinación y actuaciones en situaciones de emergencia ocasionadas por contaminación marina. La vigencia del acuerdo será de cuatro años, renovable por periodos sucesivos de dos años.

Las funciones del servicio que preste Sasemar en cada puerto incluirán la prestación del servicio general de ordenación, coordinación y control del tráfico marítimo portuario con arreglo a los estándares internacionalmente establecidos para los Servicios de Tráfico de Buques (VTS) que contemplan varios tipos de servi-

cio: servicio de información (INS), servicio de organización del tráfico (TOS) y la asistencia a la navegación (NAS), o bien como servicio local de puerto, según las necesidades específicas de cada puerto; la coordinación y control de las operaciones asociadas a los servicios portuarios, comerciales y otras actividades; la asistencia en labores de gestión y administración portuaria relacionadas con el tráfico marítimo y las operaciones portuarias; y la coordinación de las tareas de prevención, y actuaciones de emergencia, salvamento y lucha contra la contaminación.

El importe total incluido en el acuerdo por las funciones mencionadas para la totalidad de los puertos asciende a 8,5 millones de euros anuales, de los cuales Puertos del Estado financiará el 55% a través del Fondo de Compensación Interportuaria, y las autoridades portuarias el restante 45%. Tras la firma de dicho acuerdo marco, cada una de las 28 autoridades portuarias podrá firmar su respectivo contrato particular con Sasemar para la prestación de los servicios indicados con las condiciones recogidas en el convenio.

Los socialistas españoles en la eurocámara celebran la aprobación del fondo europeo de pesca



ro se ha felicitado del respaldo mayoritario del Parlamento Europeo a gran parte de las prioridades socialistas. Entre ellas, destacan las ayudas a la formación y cualificación profesional de jóvenes pescadores, “lo que propiciaría el relevo generacional en el sector, incluido en la pesca costera artesanal”, ha explicado la eurodiputada. Además, ha subrayado las medidas para promover la igualdad, en concreto para mariscadores y rederas y se ha mostrado satisfecha de la posibilidad de otorgar subvenciones a las almadrabas.

Asimismo, los socialistas han defendido la introducción de medidas de apoyo para paliar los efectos de los ceses, temporales y permanentes, incluyendo el desguace y la no renovación de acuerdos pesqueros con terceros países

En lo que se refiere a la formación profesional, Dolores García-Hierro ha abogado por impulsar la integración de los jóvenes y de las mujeres, así como el relevo generacional y el acceso al empleo de los sectores más vulnerables. En este sentido, el nuevo Fondo concederá ayudas a la mejora de las condiciones de trabajo de acuerdo a las normas OIT.

La Delegación socialista española en el Parlamento Europeo destaca que el Fondo Europeo Marítimo y de Pesca (FEMP) para el periodo 2014-2020, otorga casi 6500 millones de euros al sector, da ayuda ante los ceses temporales y permanentes así como promueve un gran número de medidas de apoyo al empleo y a jóvenes y mujeres.

La eurodiputada socialista y miembro de la comisión de Pesca, Dolores García-Hierro, ha destacado que las propuestas de los socialistas españoles que se han incorporado al fondo permitirán disponer de recursos económicos para afrontar la nueva política pesquera común y atender las necesidades de la pequeña pesca costera artesanal.

Tras el voto, García-Hierro



Convenios Marco de Cooperación de Expertos para potenciar las Ciencias de la Mar, la nueva propuesta de Pladesemapesga

Pladesemapesga abre la posibilidad de Convenios Marco de Cooperación de Expertos para potenciar las Ciencias de la Mar, Documentación, Bibliotecas y Archivos en todos los países de habla hispana y los sectores implicados, universidades, gobiernos, armadas nacionales, portavoces políticos, servicios logísticos, puertos, salvamento, energías marinas.

La Plataforma en Defensa del sector Marítimo Pesquero de Galicia (www.Pladesemapesga.com) considera beneficioso establecer Convenios Marco de Cooperación ya que se asentarían sobre la base del largo trayecto y experiencia en el sector marítimo-pesquero logrando objetivos comunes en propiciar y priorizar la creación, fomento y desarrollo de actividades de formación e investigación, presencial o virtual, en relación a las actividades relacionadas con la Mar, así como la realización de proyectos educativos de capacitación y perfeccionamiento profesional, siendo además de interés la cooperación en los aspectos educativos y de crear foros nacionales e internacionales para el intercambio de experiencias y conocimientos en el uso de la experiencia inherente a sus funciones y actividades.

También el Grupo de Expertos no Gubernamentales del Sistema Mundial de Socorro integrados en Pladesemapesga como equipo multidisciplinar de desarrollo bajo peritajes, formación, tecnología y acuerdos entre grupos profesionales, dirigido por su portavoz el Sr Salgado, vicepresidente de la Plataforma, ponen al servicio de estos Convenios Marco de Cooperación de Expertos todo su saber profesional. Como Criterio de Alta Prioridad y como consecuencia de las Resoluciones de la Organización Marítima Internacional (OMI) la comunidad marítima internacional se enfrenta a un nuevo reto : la actualización y modernización del Sistema Mundial de Socorro durante el período 2013-2017.

Pladesemapesga, considera prioritario antes de acometer este importante reto de OMI, auditar el grado de familiarización del los titulares de los Certificados del Sistema Mundial de Socorro en marina mercante, pesca y recreo, para conocer la eficacia del Sistema a través de la minimización de los tiempos de respuesta de los medios de salvamento desde tierra y en la mar.

La transición de la navegación tradicional a la electrónica con la implementación de nuevas tecnologías como el Sistema Automático de Identificación de Buques de Corta y Larga Distancia (AIS/LRIT) es

otro de los Criterios de Alta Prioridad de OMI que contempla Pladesemapesga.

El Sistema Mundial de Socorro - pieza fundamental - dentro de estos Subsistemas y Métodos requiere una altísima cualificación y experiencia para identificar los errores y mejorar la eficacia de la Seguridad Marítima, de la Vida Humana en la Mar y la Lucha Contra la Contaminación.

Por tanto, el objetivo de este tipo de convenios es crear y desarrollar programas de formación, estudio y cooperación en el campo de la vida en la Mar que permitan el intercambio de conocimientos y experiencias en el uso y acceso a la información que contribuirán a fortalecer las relaciones profesionales, científicas y culturales entre las instituciones marítimo-pesqueras y a nivel internacional.

el desarrollo de nuevas tecnologías para mejorar la capacidad de evaluación y de gestión sobre los ecosistemas marinos.

La disminución de las poblaciones de peces y los impactos económicos asociados necesitan con urgencia una importante necesidad de personal capacitado con las nuevas tecnologías en la pesca, a corto plazo las nuevas tecnologías influirán en la pesca y la ciencia de los ecosistemas, ayudarán al trabajo de evaluación y dificultades de la gestión.

Esta enseñanza, que combina la estadística, la economía, la ecología y otras disciplinas, proporciona información esencial para la gestión de los recursos de la pesca y los sistemas de seguridad.

Este esfuerzo fortalecerá la pesca y la investigación, y ayudará a asegurar que



Para cumplir con los propósitos de estos convenios se ha constituido un Comité de Coordinación integrado por un equipo multidisciplinar, quien coordinará y realizará el planeamiento, seguimiento y evaluación de las actividades a realizar, así como desarrollar los procedimientos de ínter conectividad necesarios para llevar a buen fin las actividades propuestas.

La Plataforma en Defensa del Sector Marítimo Pesquero de Galicia está trabajando en este momento para reforzar conocimientos a las futuras generaciones de científicos en programas diseñados para hacer frente al déficit previsto de investigadores en los campos de la pesca y la ciencia sobre los ecosistemas.

En virtud de un Océano más libre, se centra en la enseñanza y asesoramiento para un programa de postgrado de la pesca y

tengamos suficientes investigadores formados en apoyo a la gestión pesquera de nuestra flota en todos los caladeros.

Para ello es obligado, capacitar y emplear las mejores mentes para ayudar a entender lo que está sucediendo en nuestro océano para que nuestros pescadores y las comunidades costeras puedan prosperar asentando con plena seguridad las generaciones venideras.

Pladesemapesga es una organización privada, sin fines de lucro, dedicada al mundo de la Mar. Fundada en 2010, su misión principal se centra y es entender el océano, la pesca y su interacción con sus gobernantes, políticos, entidades gubernamentales y sectores privados en su conjunto, para comunicar la función del océano en el entorno global cambiante de nuestras gentes interesadas por la Mar.

As dorsales centro-oceánicas son, cordilleras submarinas centrais dos océanos do planeta, e están vinculadas

A capa externa da Terra está formada por unha serie de placas en movemento interactuando entre si, e cuxos desprazamentos promueven o desencadenamiento de terremotos, a creación de volcans e a formación de montañas.

Geólogos, geofísicos e outros especialistas intentan desde fai moito tempo coñecer o bastante ben as propiedades fundamentais das placas e dos mecanismos que as inducen a moverse. As preguntas sobre o tema que están pendentes de recibir resposta viñeron alimentando un intenso debate.

Un novo estudo realizado polo equipo de Caroline Beghein, da Universidade de California na cidade estadounidense dos Anxos (UCLA), e Nicholas Schmerr, da Universidade de Maryland, ambas institucións en Estados Unidos, permitiu dar un significativo paso cara ao esclarecemento deses enigmas.

Os investigadores utilizaron unha técnica chamada tomografía sísmica para estudar a estrutura da Placa do Pacífico, unha da decena das placas principais do mundo. A técnica permitiulles determinar o espesor da placa, e discernir o interior da mesma así como da porción de manto subyacente (a capa entre a cortiza da Terra e o sector máis externo do núcleo).

As rocas se deforman e flúen lentamente dentro do manto da Terra, o que fai que as placas móvanse. A nova investigación permitiu facerse unha idea dos seus mecanismos de formación e evolución.

A capa máis externa da Terra está dividida en placas en movemento que interactúan entre si, e cuxo movemento na superficie xera a maioría dos terremotos, crea volcans e forma montañas. Nesta imaxe, a capa de cor laranxa representa a deformable e quente astenosfera, na que hai un fluxo do manto activo. A capa verde é a placa litosférica, que se forma na dorsal centro-oceánica, e logo arrefriase e aumenta de grosor a medida que se afasta da dorsal. (Imaxe: UCLA)

A tomografía sísmica é similar á utilizada comúnmente en técnicas médicas de captación de imaxes como a tomografía computerizada, ou TAC. Pero en lugar de usar raios X, a tomografía sísmica emprega grabacións das ondas sísmicas xeradas por terremotos, o que permite aos científicos detectar variacións na velocidade das ondas sísmicas no interior da Terra. Esas variacións poden revelar diferentes capas dentro do manto, e axudar aos científicos a determinar a temperatura e a composición química das rocas do manto mediante a comparación das variacións observadas na velocidade das ondas sísmicas coas predicións feitas a partir doutros tipos de datos geofísicos.

Os investigadores determinaron que a formación da Placa do Pacífico é o produto dunha combinación de mecanismos: A placa vólvese máis grosa a medida que as rocas do manto arrefriáanse, a composición química das rocas que forman a placa cambia coa profundidade, e o comportamento mecánico das rocas cambia coa profundidade e a proximidade ao lugar onde novas porcións de placa estanse formando, na zona da dorsal centro-oceánica do Pacífico.

Con todo, aínda contando cos novos descubrimentos, as propiedades fundamentais das placas encerran aínda bastantes enigmas, tal como comenta Beghein.

As dorsales centro-oceánicas son, en esencia, cordilleras submarinas situadas nos sectores centrais dos océanos do planeta, e están vinculadas a procesos xeolóxicos subterráneos moi importantes. As placas oceánicas fórmanse nas dorsales oceánicas e desaparecen no manto da Terra, mediante un proceso coñecido como subducción. www.sciencemag.org.

A superficie terrestre, a litosfera, está dividida en placas que se moven a razón duns 2 a 20 cm por ano, impulsadas por correntes de convección que teñen lugar baixo ela, na astenosfera.

Hai sete grandes placas principais ademais doutras secundarias de menor tamaño. Algunhas das placas son exclusivamente oceánicas, como a de Naza, no fondo do océano Pacífico. Outras, a maioría, inclúen cortiza continental que

sobresa do nivel do mar formando un continente.

Placas da litosfera

A parte sólida máis externa do planeta é unha capa duns 100 km de espesor denominada litosfera que está formada pola cortiza máis a parte superior do manto. Nas zonas oceánicas a cortiza é máis delgada, de 0 a 12 km e formada por rocas de tipo basáltico.

A cortiza que forma os continentes é máis grosa, ata de 40 ou 50 km e composta por rocas cristalinas, similares ao granito. A cortiza continental é a capa máis fría e máis rixida da Terra, polo que se deforma con dificultade.

A astenosfera, situada inmediatamente por baixo da litosfera está formada por materiais en estado semifluido que se desprazan lentamente. As diferenzas de temperatura ente un interior cálido e unha zona externa máis fría producen correntes de convección que moven as placas.

Estas placas fórmanse nas dorsales oceánicas e afúndense nas zonas de subducción. Nestes dous bordos, e nas zonas de rozamento entre placas (fallas),

prodúcense grandes tensións e saída de magma que orixinan terremotos e volcans.

Os continentes, ao estar incrustados en placas móbiles, non teñen unha posición e forma fixas, senón que se están desprazando sobre a placa á que pertencen.

A parte oceánica pode introducirse por baixo doutra placa ata desaparecer no manto. Pero a porción

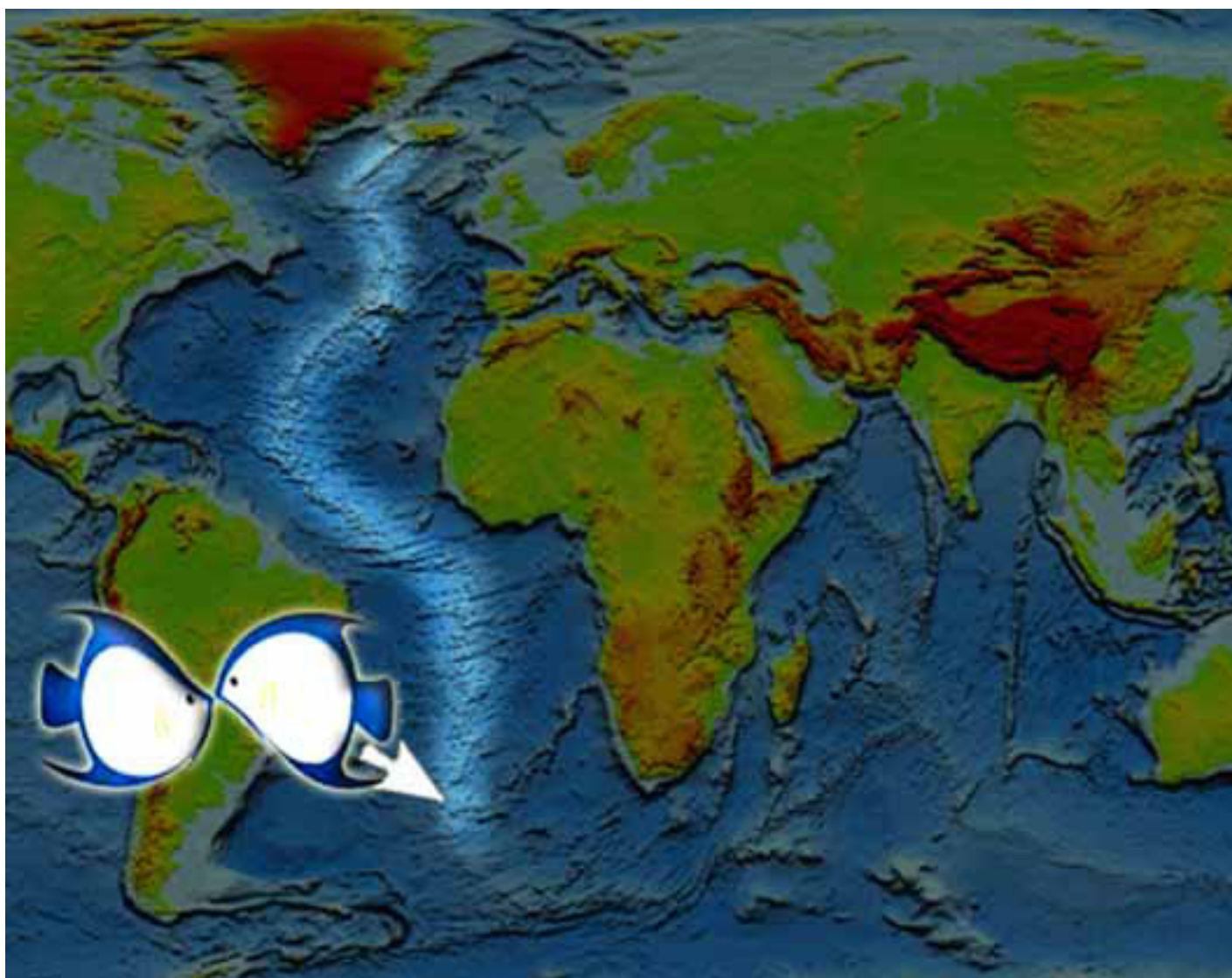
continental dunha placa non pode, porque é demasiado rixida e grosa. Cando dous continentes, arrastrados polas súas placas, colisionan entre si, acaban fusionándose o un co outro, mentres se levanta unha gran cordillera de montañas na zona de choque.

Pangea e as movementos de placas

Na historia da Terra houbo épocas en que a maior parte dos continentes estaban reunidos, logo de chocar uns con outros, formando o gran supercontinente Pangea. A última vez que sucedeu isto foi a finais do Paleozoico e principios do Mesozoico.

Durante o Mesozoico, Pangea foi disgregándose. Primeiro dividiuse en dúas grandes masas continentais: Laurasia ao norte e Gondwana ao sur, separadas por un océano ecuatorial chamado Tethys. Durante o Mesozoico, fai uns 135 millóns de anos, empezou a formarse o océano Atlántico ao ir separándose América de Europa e África.

Os desprazamentos dos continentes e os cambios climáticos e de nivel do mar que provocaron, han ter unha gran influencia na evolución que seguiron os seres vivos no noso planeta. En lugares que permaneceron illados do resto das terras firmes moito tempo, como Australia ou Madagascar, rodeadas por mar desde fai máis de 65 millóns de anos, han evolucionado formas de vida moi especiais. Outro exemplo é a diferenza de flora e fauna entre América do Norte e América do Sur, illados durante decenas de millóns de anos e unidos fai só uns 3 millóns de anos.



La Consellería de Medio Rural e do Mar “destrona” de su pedestal retirándole la placa y el uniforme al jefe de Gardacostas de Galicia Lino Sexto.

Susana Rodríguez Carballo, directora xeral de Desenvolvemento Pesqueiro admitió ayer día 16 de Abril, que la Consellería do Mar ha retirado la placa y el uniforme a Lino Sexto Bermúdez, subdirector xeral de Gardacostas, tras la denuncia de Pladesemapesga ante la Consellería y fechada el día Miércoles 26 de Febrero de 2014, aunque la Fiscalía de Galicia el día 31 de Marzo abre Diligencias de Investigación Preprocesales 90/14 remitiendo el expediente a la Fiscalía de Galicia y TSJG.

La Plataforma en Defensa del Sector Marítimo Pesquero de Galicia, tal y como publicaba www.StadioSport.com el día 5 de Marzo de 2014, Denuncian en la Fiscalía al jefe de servicio de Gardacostas de la Xunta de Galicia, Lino Sexto Bermúdez, por presunto uso indebido del cargo público y presunta usurpación de funciones públicas.

La Plataforma en Defensa del Sector Marítimo Pesquero de Galicia también implicaba a la Secretaría Xeral Técnica de Medio Rural e do Mar en un presunto delito de encubrimiento ART.451.3 b) del C.P. y omisión del deber de perseguir delitos art.408 del C.P. con otro de COLABORACIÓN NECESARIA en los hechos contra el Jefe de Gardacostas de Galicia.

Ante el cariz que están tomando las cosas nada sorprende ante la decisión de la directora xeral, Susana Rodríguez Carballo en retirar la placa y el uniforme del Sr Lino Sexto, al igual que en el régimen Disciplinario militar;

Diccionario Manual de la Lengua Española Vox. © 2007 Larousse Editorial, S.L.

destronar v. tr.

1 Expulsar del trono a un rey: el almirante Topete encabezó una revolución en 1868 para destronar a Isabel II. entronizar.

2 Quitar a alguien o algo de la situación de privilegio de que goza: Juan ha destronado a Luis del corazón de María. entronizar.

Desde Pladesemapesga nos preguntamos....., si el Sr Lino Sexto, bajo esta retira se confirman los hechos denunciados, por lo que, quien o en que forma se van a devolver y anular las sanciones ejecutadas por el Sr Lino Sexto por todo el litoral gallego.



Aunque la Sra. Susana Rodríguez Carballo le ha retirado sus prebendas, el asunto no finaliza hasta que la justicia realice las investigaciones previas para comprobar si los hechos son merecedores de reproche penal y conocer que decisión toma la Fiscalía de Galicia sobre el asunto.

La Plataforma en Defensa del Sector Marítimo Pesquero, agradece este paso y decisión tomada por la legalidad y felicita a la Sra. Susana por restituir con paso firme la legalidad.

Pladesemapesga esixe aos partidos políticos con representación na Cámara Galega que se interesen pola situación do acordo pesquero con Marrocos.

O goberno de Mariano Rajoy explicou que, ao non haber noticia oficial algunha sobre o pretendido acordo marroquí os socios da Plataforma en Defensa do Sector Marítimo Pesquero de Galicia non atopan de “recibo” que os parlamentarios políticos que pagamos todos non estean mostrando interese algún en pretender coñecer que é o que pasa co acordo marroquí do que están pendentes moitos pescadores e barcos da flota galega para poder faenar.

Entende a Plataforma que tantos encontros en Bruxelas e outras lindezas de turismo institucional, o aproveitalo adecuadamente en favor da nosa flota tratábase dunha oportunidade única para coñecer de primeira man que explicación dáse á UE polo Reino de Marruecos para incumplir o acordo pesquero.

precipitadamente dese caladero porque o Parlamento Europeo rexeitara a prórroga do convenio que lles permitía faenar alí.

Dous anos e catro meses despois, a mermada flota galega poderá volver a augas norteafricanas, a previsión era que a volta efectiva sería o 1 de abril, pero non se cumpriu o acordo, mentres a nosa flota segue mermando a súa capacidade sobre os recursos.

Este acordo é máis beneficioso para os barcos andaluces ao dispoñer de maior cota de capturas e poderán pesca máis ao sur de Marruecos, nunhas augas que se presumen moito máis ricas en peixe, fundamentalmente, de boquerón e sardina para os barcos de cerco.



A Cámara de Conselleiros (cámara alta) do Parlamento de Marruecos validaba por unanimidade o acordo catro anos máis de duración coa Unión Europea (UE).

O acordo, tivo que pasar por un complexo proceso legislativo ao ser aprobado polas dúas comisións e despois en plenario das dúas cámaras do Parlamento marroquí.

O acordo que permitirá volver ao caladero marroquí aos buques españois, tras dous anos apartados da zona pola oposición da Eurocámara ao convenio anterior.

Os barcos europeos obtiñan un total de 126 licenzas, das que preto dun centenar eran para españois, sobre todo andaluces e canarios ante o deixamento dos nosos políticos por sacar máis tajada para a flota galega, once Estados membros pescan na zona con respecto ao réxime anterior, a cambio dunha contrapartida financeira de 40 millóns anuais durante os próximos catro anos.

O pacto beneficiará a preto de 1.500 tripulantes, dos que 500 serían marroquíes.

A última vez que os barcos galegos puideron faenar en Marruecos era decembro de 2011 cando recibiron unha chamada para saír

O Goberno de Mariano Rajoy e Feijóo como xustificación soamente a negociado 16 barcos galegos para o acordo con Marruecos das polo menos 126 licenzas, en concreto 11 de palangre de fondo e 5 de arrastre demersal principalmente para capturar de merluza, e aínda que o convenio supón un incremento do 33 % da actividade con respecto ao anterior a cambio dunha contrapartida de 40 millóns anuais durante os próximos catro anos dos cales os armadores pagarán ao redor de 10 millóns e a UE en torno a 30.

A Plataforma en Defensa do Sector Marítimo pesquero de Galicia cualifica o acordo como “catastrófico” para o sector pesquero de Galicia, pero con máis gravidade si cabo, ao non permitir especies rendibles, marisco ou pulpo, que serán devoltos ao mar si son capturados.

Canto máis van estar a disposición das decisións políticas asentadas na mentira e incumplimentos nosas xentes da Mar ?

Pladesemapesga insta de inmediato aos nosos políticos a utilizar a forza das institucións para defender as nosas xentes da Mar, solicitando cúmplanse de inmediato os acordos para que polo menos eses 16 barcos poidan retomar a pesca no caladero marroquí.

La UE reclama 250 millones por precios inflados en la obra del puerto de Gijón, que se puede repetir en Punta Langosteira de La Coruña

La Plataforma en Defensa del Sector Marítimo Pesquero de Galicia, esta estudiando las posibilidades jurídicas de abrir proceso judicial al entender que las obras de Punta Langosteira podrían semejar al Puerto de Gijón.

La Oficina Antifraude denuncia irregularidades en la contratación y falta de control

La Autoridad Portuaria y las constructoras defienden el procedimiento seguido

Rafael Méndez Gijón 12 ABR 2014 - 20:29 CET

Diario www.elpais.es

La Oficina europea Antifraude (OLAF) ha diseccionado la obra de ampliación del puerto del Musel (Gijón). Tras una amplia investigación, la OLAF ha recomendado a la Comisión Europea que pida a España de vuelta los 198 millones de fondos europeos que aportó al proyecto y que no abone los 49,5 que aún tiene pendientes de transferir, según confirman Hacienda y la Autoridad Portuaria de Gijón.

El informe, aún confidencial, critica el procedimiento de adjudicación, duda de los precios abonados por la piedra con la que se relleno el puerto, censura la falta de control de España y denuncia que la UTE que construyó el puerto (de las empresas Dragados, FCC, Sato y Alvargonzález) obstaculizó la investigación. Las constructoras defienden el procedimiento y alegan que no conocen las conclusiones de la OLAF.

La investigación critica que hay precios diferentes de la piedra al pactado

Según fuentes próximas a Bruselas, la OLAF ha detectado “irregularidades con la licitación pública”, “fallos serios en los sistemas de control y gestión”, “fallos en el pesado de los camiones”, “sospechas o indicaciones de información falsa respecto de la cantidad de material transportado”, “precios diferentes para la piedra al acordado, incluyendo piedras otorgadas de forma gratuita” y “ausencia de controles por parte de las autoridades nacionales, sobre todo en las cantidades y precio de las piedras”. La OLAF incluso recomienda a España que pida la devolución de todo lo que pagó.

El dique Torres desafía el Cantábrico a mar abierto bajo el Cabo de Torres. Es viernes y tiene poca actividad. Un barco carga carbón. La regasificadora está hibernada por falta de demanda. Sí hay movimiento en los antiguos muelles. “Es descomunal y está casi vacío. Para esto no hacía falta tanto puerto”, opina sobre el muelle Enrique Fernández Menéndez, un ingeniero de minas que como asesor parlamentario de Los Verdes denunció la obra en Bruselas.

Hace una década, cuando la economía rugía, el puerto se quedó pequeño para los barcos que traían hierro para Arcelor. Entonces se planteó la ampliación: un nuevo dique de 1.566 metros. En 2005 la obra fue adjudicada por 500 millones a una Unión Temporal de Empresas en la que estaban Dragados (del Grupo ACS), FCC, Sato y Alvargonzález Contratas.

El principal coste del proyecto fue la piedra, ya que hacían falta enormes cantidades para ganar terreno al mar.

El proyecto incluía que saldría de la cantera de Aboño, a solo dos kilómetros del puerto y la que tradicionalmente se ha usado para las sucesivas ampliaciones del Musel.

La Autoridad Portuaria de Gijón se comprometía a pagar 7,3 euros por metro cúbico de piedra de esa cantera. La Comisión Europea siempre puso reparos a la forma de licitación, ya que consideraba que podía beneficiar a la UTE en la que estaba Sato porque poseía un 30% de la cantera.

La obra fue adjudicada por 500 millones y acabó costando 623

Fernando Menéndez Rexach, que presidió la Autoridad Portuaria entre 2004 y 2011, defiende que fue justo lo contrario, que daba más competencia porque garantizaba que la cantera estaba

disponible para quien ganara la obra. Pese a las reticencias, Bruselas accedió a cofinanciar la obra con 250 millones. En 2007, la Autoridad Portuaria aceptó, con el visto bueno de la Abogacía del Estado, pagar 216 millones de sobrecoste al considerar que habían surgido imprevistos con la piedra.

En 2008, con la obra en marcha, un eurodiputado vasco presentó una denuncia en nombre del grupo nacionalista Andecha Astur. Los Verdes también habían llevado el caso a Bruselas. Alegaban que la mayoría de la piedra no había salido finalmente de la cantera de Aboño, sino que incluso parte había sido trasladada desde León con un coste mucho mayor, pese a que la cantera más cercana al puerto no estaba explotada del todo.

La OLAF puso su maquinaria en marcha. En julio de 2012, los inspectores llegaron al Puerto de Gijón. Y hace unas semanas enviaron su duro informe a la Comisión Europea, Hacienda, Puertos y a la Fiscalía Anticorrupción.

Según fuentes que han tenido acceso al documento, la OLAF considera que la mayoría de la piedra no salió de Aboño, sino que unos 24 millones de toneladas (el 75% del total) procedió de otra cantera situada a cuatro kilómetros.

La UTE conseguía la piedra gratis porque era desecho de cantera (restos de las voladuras que no se pueden usar para cemento) y aun así la Autoridad Portuaria pagó al precio acordado inicialmente. Sin embargo, cuando por urgencia hubo que traer piedra de León, la Autoridad Portuaria pagó hasta 44 euros por metro cúbico, seis veces más de lo previsto inicialmente.

El consorcio con Dragados y FCC pide en el tribunal otros 354 millones

La OLAF tampoco entiende que el puerto aceptara pagar 216 millones de más cuando la mayor parte de la piedra era gratis para la empresa (aunque el mayor coste siempre es el traslado).

Menéndez Rexach lamenta que sus argumentos en tantas reuniones en Bruselas no hayan calado y desliza que el informe arma un caso “simbólico contra la obra pública en España. [...] Pone en duda todo el sistema de obra pública español”.

El expresidente del puerto esgrime una lista de informes favorables de la Abogacía del Estado al procedimiento y que la Fiscalía Anticorrupción archivó en 2010 una investigación sobre los sobrecostes.

Menéndez Rexach muestra como prueba de que no hubo complicidad con la contratista que la obra finalmente se liquidó en 623,6 millones. Aunque es un 24% más de lo previsto inicialmente, son 92 millones menos del tope establecido cuando se aprobó el modificado.

El caso está tremendamente enredado. Mientras la OLAF apunta que las constructoras cobraron de más, la UTE ha demandado a la Autoridad Portuaria y le reclama el pago de otros 354 millones porque asegura que recibió menos dinero del que le corresponde debido, precisamente, a pagos por debajo de lo acordado por la piedra.

El gran dique tiene poca actividad. La regasificadora está hibernada

Un portavoz de ACS asegura que no pueden rebatir el informe de la OLAF porque no les ha llegado pero insiste en que la obra se realizó con un cumplimiento escrupuloso de la ley.

La Comisión Europea debe decidir ahora si, como teme el Gobierno español, hace caso a la recomendación de la OLAF y reclama el importe íntegro. Si el Gobierno decide defender el procedimiento, el caso podría acabar en el Tribunal de Justicia de la UE.

Ante el naufragio del pesquero Nosso Mar Pladesemapesga exige el cese fulminante del Sr Pedrosa por su incapacidad para gestionar Sasemar.

El Sistema AIS (Sistema Automático de Identificación de Buques) instalado a bordo del Nosso Mar, estaba regulado por el Real Decreto 1593/2010, de 26 de noviembre de 2010 que traspone la Directiva Europea 2009/17/CE.

2 horas navegando a la deriva los naufragos del pesquero o Nosso Mar, nos da una idea de la respuesta de Sasemar a los siniestros marítimos...Incapacidad, negligencia, dejadez de funciones, bien podría ser toda una amalgama de estos hechos, por lo que Pladesemapesga pide el cese fulminante del Sr Pedrosa..Y la apertura de una profunda investigación al ser presuntamente responsables subsidiarios de los graves siniestros marítimos que se encadenan sin poner las medidas preventivas de obligado cumplimiento ni freno a ello.

El Sistema AIS (Sistema Automático de Identificación de Buques) instalado a bordo del Nosso Mar, estaba regulado por el Real Decreto 1593/2010, de 26 de noviembre de 2010 que traspone la Directiva Europea 2009/17/CE.

Muertes y naufragios en el litoral, ayer en Asturias 2 muertos, 2 desaparecidos y 5 rescatados con vida....Es el triste y nuevo balance del encadenado grupo de naufragios sin que se halle una respuesta inmediata de Sasemar. Pladesemapesga afirma que se podría hacer mucho más por los naufragos si se respetasen las normativas Nacionales e Internacionales de Navegación.

El pesquero o Mar Nosso cuya tripulación está compuesta por cinco gallegos y siete portugueses, se ha hundido entre Luarca y Navia este jueves frente a las costas de Asturias, cuando aún las gentes de la Mar no se han repuesto de los dos últimos naufragios el Mar de Marín y el pesquero portugués Sta Ana al igual que el Mar Nosso también de bandera portuguesa cuyo armador es de Marín, Pontevedra. Pladesemapesga denuncia una vez más la falta de formación de calidad ofrecida por Sasemar y el fallo en las comunicaciones como causa del retraso en el rescate

Los buques pesqueros con una eslora total superior a 15 metros abanderados y registrados en un Estado miembro de la Unión Europea, o que faenen en aguas interiores o en el mar territorial español, o desembarquen sus capturas en un puerto español, deberán ir equipados con un sistema de identificación automática SIA de clase A.

Pladesemapesga exige - sin demora - al Director General de la Marina Mercante, Sr Valero, una explicación detallada sobre las posibles transmisiones incorrectas del Sistema AIS en las costas españolas y el cese fulminante del Sr Pedrosa, Director de Sasemar por su demostrada incapacidad para gestionar el departamento de Salvamento Marítimo.

Un Informe Técnico de la Comisión de Investigación de Gibraltar sobre el encallamiento del buque Samothrakis - demuestra - la posibilidad de que en el caso del pesquero Nosso Mar, el factor causal determinante del siniestro no influyera el factor humano sino la interfaz hombre-máquina que rige los criterios de la navegación electrónica

El Pleno del Subcomité de Radiocomunicaciones, Búsqueda y Salvamento (COMSAR 11 de la Organización Marítima Internacional (OMI) celebrado en Londres, en sus Conclusiones elevadas al Comité de Seguridad Marítima, recogió en uno de sus puntos, la “ REDUCCIÓN AL MÍNIMO DE LAS TRANSMISIONES INCORRECTAS DEL SISTEMA AUTOMÁTICO DE IDENTIFICACIÓN DE BUQUES (SIA/AIS) “

Pladesemapesga, ha venido denunciando que en los últimos años, se están produciendo accidentes inexplicables de buques de medio y gran tonelaje.

El problema de las comunicaciones inadecuadas en un siniestro, es generalizado y bien reconocido (OMI/COMSAR)

No existe comunicación oficial sobre la hora de activación de la Alerta de Socorro del pesquero portugués Nosso Mar.

No hay referencias sobre la activación de la Radio Baliza.

No hay constancia de la activación del Distress Call de la Llamada Selectiva Digital.

La Dirección General de la Marina Mercante, Sasemar, continúan en un alarmante silencio.

Pladesemapesga, ofrecía una guía sobre la minimización y eficacia del Sistema Mundial de Socorro en los siniestros marítimos a la que se hace caso omiso.

La OMI, a través del COMSAR 11, recoge en sus Conclusiones, la importancia de establecer una Estrategia para la Navegación Electrónica.

Nos encontramos en plena fase de transición de la Navegación Tradicional a la Navegación Electrónica, con los riesgos reconocidos en la OMI, como son la interfaz máquina-hombre, la formación y las infraestructuras entera.

El Sistema Mundial de Socorro y el Sistema Automático de Identificación de Buques, están íntimamente ligados en la gestión de la Navegación Electrónica.

Por eso, no deja de sorprender, la ligereza con la que se habla en cuanto a las Inspecciones MOU (Memorando de Paris).

¿ Cuántos buques han sido inspeccionados a través del Sistema Automático de Identificación de Buques ?

¿ Se conocen las estadísticas y sus resultados ?

A lo peor, nos encontraríamos con gravísimas deficiencias de instalación y transmisiones incorrectas del Sistema Automático de Identificación de Buques.

Quizás ahí, estén las claves de tanto naufragio y de tanta maniobra extraña, no en los cantos de las sirenas ..

Recurrir nuevamente al “ factor humano “ sería incurrir en un nuevo error.

La pericia de los Grupos de Trabajo de la Organización Marítima Internacional, debe impedir de una vez por todas, la masiva implementación de innovaciones tecnológicas a bordo de los buques, sin las tripulaciones de seguridad exigidas y sin los módulos de formación requeridos.

En la Organización Marítima Internacional (COMSAR/OMI) continúan debatiéndose en profundidad distintos aspectos relacionados con la navegación electrónica.

Algunas delegaciones muestran su inquietud ante la posible sustitución de ayudas a la navegación tradicionales por ayudas a la navegación virtuales o navegación electrónica.

Además, opinaron, que era necesario asegurarse de que se tenía debidamente en cuenta la interfaz hombre-máquina y el factor humano, y en particular la formación del personal.

La OMI demuestra que :

“ La navegación electrónica está en fase de implementación y requerirá un riguroso control de inspecciones “.

“ El objetivo global del Sistema Automático de Identificación de Buques (AIS) es reforzar la seguridad de la vida humana en la mar, la seguridad y la eficiencia de la navegación, y la protección del medio ambiente.

Esto facilita el intercambio de información buque- buque y con instalaciones de control costeras.

Este llegará a ser el medio más utilizado de información suplementaria, para la integración de datos entregados por otros sistemas de navegación (incluyendo el radar) y será por consiguiente una herramienta importante en reforzar el conocimiento de la situación para el oficial de guardia y los centros de control en la costa.

Existiendo la deseada y obligada sinergia el Centro de Control mantendrá un panorama de superficie claro y preciso sobre su área de acción, permitiendo además que los buques en el sector conozcan exactamente las maniobras del resto de los buques en las cercanías

PREVENCIÓN EN LA NAVEGACIÓN ELECTRONICA

El 4 de diciembre de 2007, se hacía público un Informe donde se revelaban las carencias en los controles del Puerto de Gibraltar

La Administración Marítima del Gobierno de Gibraltar reconocía en el diario Gibraltar Chronicle, respecto a la investigación del encallamiento del buque Samothrakis en el Peñón de Gibraltar, las carencias en los estándares del Puerto de Gibraltar.

A pesar de que la investigación destaca el fallo humano por parte de la tripulación del barco como la clave del accidente, concluye además que unos mejores equipos y procedimientos de control en el puerto habrían ayudado a que el capitán del petrolero evitara el encallamiento.

El buque encalló a una milla de Punta Europa con 44.000 toneladas de crudo en sus tanques. Gracias a su doble casco se evitó una catástrofe ambiental.

En cuanto al resto de apreciaciones, el informe señala que el sistema VTS (el servicio de tráfico de buques) no es efectivo.

El Puerto no posee cobertura radar en la parte este de Gibraltar.

La información AIS (relativa a la seguridad) es recibida en la oficina de operaciones del puerto y está sujeta a interrupciones de la señal y los datos que se visualizan tienen un desfase que hace que no sea a tiempo real.

Según la investigación tampoco hay medios para registrar el tráfico del canal VHF.

La Administración Marítima de Gibraltar concluye, a la vista de estos hechos, que es necesario crear una zona de exclusión, adyacente a la costa gibraltareña en las inmediaciones de Punta Europa.

La propuesta que hace a la Autoridad Portuaria de Gibraltar es de al menos una milla desde la costa.

Esta medida evitaría que los barcos se adentrasen en aguas poco profundas.

El Samothraki escoró al rozar con unas rocas cuando se dirigía al puerto de Gibraltar para hacer un cambio de tripulación.

Por otro lado, el informe recomienda que el puerto establezca un control de seguridad que proporcione asistencia en la navegación a los barcos que estén en aguas de Gibraltar.

También recomienda incrementar el control sobre los barcos que fondeen en el lado este .

Precisamente frente a Punta Europa es donde está encallado desde el pasado mes de agosto el buque chatarrero de bandera panameña New Flame, tras colisionar con el petrolero Torm Gertrud.

El Nueva Pepita Aurora era gemelo del pesquero O' Bahía, naufragado en 2004

En los últimos tres años se han hundido cuatro barcos de las mismas características. Marina Mercante detectó en 2004 'problemas de estabilidad' en ese modelo

El DICTAMEN o PRUEBA PERICIAL realizada por Pladesemapesga sobre el Naufragio del Nuevo Pepita Aurora en la Bahía de Cádiz nos muestra con perfecta claridad lo sucedido

en siniestros de este tipo con volcado de buques pesqueros;

Sasemar deniega la reapertura de la Comisión de Investigación

Peritación perfectamente aplicable al pesquero Nosso Mar

http://pladesemapesga.com/descargas/peritacion_nuevo_pepita_aurora.pdf

http://pladesemapesga.com/descargas/Comision_Investigacion_Peticion_Reapeertura_Nuevo_Pepita_Aurora.pdf

Más Antón Salgado, 981 666 333



10/4/2013 - Para Pladesemapesga nada le sorprende al venir denunciando... o la manipulación del Dictamen del Naufragio Nuevo Pepita Aurora en la...

CIAIM confirma las denuncias de Pladesemapesga sobre la presunta incapacidad de los mandos de Sasemar para gestionar el ente.



Nosso Mar, Sta, Ana, Mar de Marín, Motxo, “Enrique el Morico”, O’Bahía”, “ Nuevo Pilín” y “Siempre Casina”, Pesquero Galerna, Benamahoma, son solo algunos de los naufragios convertidos en víctimas y eslabones de la cadena de la mala praxis y gestión que emana de la Dirección de la Marina Mercante y Sasemar.

La Plataforma en Defensa del Sector Marítimo Pesquero de Galicia esta en posición de afirmar que como única salida del fiasco es el cese fulminante del Sr Pedrosa.

Pladesemapesga exige nuevamente a la Xunta de Galicia, Sra. Rosa Quintana, que explique con urgencia los Informes Técnicos de la Comisión de Investigación de Siniestros Marítimos (CIAIM) que afectan gravemente a los buques pesqueros gallegos y sus tripulaciones.

Al amparo de distintos Informes Técnicos de la Comisión de Investigación de Siniestros Marítimos - sustenta - sus investigaciones y denuncias en aras a mejorar la Seguridad de la Vida en la Mar.

El equipo multidisciplinar de la Plataforma en Defensa del Sector Marítimo Pesquero de Galicia especializado en salvamento marítimo dirigido por Salgado Clavo y tomando como referencia y comparativa el Informe Técnico sobre hombre al agua del pesquero Galerna donde se reconoce la falta de una coordinación eficaz y la del pesquero Motxo, en donde se deja de manifiesto la pésima planificación del rescate y la ausencia de una autoridad marítima para su coordinación, con el añadido de la falta de formación de todos y cada uno de los intervinientes, pone en guardia a esta Plataforma porque existen fundamentadas sospechas de que el problema es extrapolable a las autoridades marítimas del litoral gallego.

La continua criminalización de la gente de la mar, es mas que evidente, cuando las Conclusiones del Pleno de la CIAIM permiten a los jueces tomarlas como validas para imputar a los mandos de los buques pesqueros de distintos delitos que no son de su responsabilidad ni tan siquiera competencia.

Pesquero Motxo: Sasemar con el culo al aire, denunciada y totalmente desprestigiada por los ineptos de la Dirección

Naufragio pesquero Motxo en el País Vasco: un informe demoledor que evidencia la falta de formación existente en la administración marítima y sector pesquero

Denuncian la “ralentización” en el rescate de los tripulantes del “Motxo”. Naufragio pesquero Motxo en el País Vasco: un informe demoledor que evidencia la falta de formación existente en la administración marítima y sector pesquero

El Grupo de Expertos no Gubernamentales del Sistema Mundial de Socorro ha criticado hoy la “ralentización” en el rescate de los nueve tripulantes del pesquero “Motxo”, que embarrancó el jueves en la costa guipuzcoana de Deba, lo que hizo a los marineros temer por su vida, según asegura.

El GENGSMS ha difundido un comunicado en el que muestra su desacuerdo “con la gestión y tutela de la Seguridad de la Vida Humana en la Mar” desarrollada por la Dirección General de la Marina Mercante y la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima en la operación de rescate de los arrantzales del barco vizcaíno.

Señala que, según los pescadores, los medios de salvamento tardaron tres horas en llegar a la zona y pensaron que “no lo contaban”.

Asegura que este suceso “demuestra de forma recurrente que la ralentización en la activación de los medios de salvamento desde tierra y en la mar ratifica la mala praxis de los Subsistemas y Métodos del Sistema Mundial de Socorro y, lo que es peor, potencia errores pretéritos”, una denuncia que ya hizo este grupo tras la presentación del Plan Nacional de Salvamento 2010-2018 en Vigo

Más en; <http://pladesemapesga.com/Article35230.phtml>

Las recomendaciones de la Comisión Permanente de investigación de Siniestros Marítimos son coincidentes en los informes de los accidentes de los buques “Enrique el Morico”, O’Bahía”, “ Nuevo Pilín” y “Siempre Casina” en el sentido de realizar campañas de concienciación a armadores y patronos de buques de pesca sobre las medidas a tener en cuenta para que la navegación y trabajo a bordo de los buques de pesca sean más seguros”.

Obedecer las disposiciones del Libro de Estabilidad, y en consecuencia respetar las condiciones de asignación de francobordo, la disposición de pesos en los buques, la

realización de obras de reforma, el estado de los medios de salvamento a bordo, navegar con la prudencia necesaria en base a las condiciones meteorológicas y de mar existentes y prevenir los riesgos en el trabajo a bordo son los principales factores en los que el grupo de trabajo está incidiendo.

Sasemar ¡amárrate a la vida! La autocomplacencia de la Dirección General de la Marina Mercante al descubierto.

Pladesemapesga denunciaba en 2007 el fracaso de la formación impartida por “outsiders”. El tiempo, desgraciadamente, ha vuelto a dar la razón al Grupo de Expertos no Gubernamentales del Sistema Mundial de Socorro.

Los Oficiales Radioelectrónicos de la Marina Mercante, trabajando codo con codo con aquél inolvidable y tenaz diputado, obtenían estas destacadas respuestas del Ejecutivo de turno.

Según fuentes oficiosas, nuestros “clásicos de la cosa funcionarial marítima” muestran su desagrado y malestar por nuestra insistencia en identificar y señalar a la Dirección General de la Marina Mercante y Sasemar, como corresponsables de los siniestros y muertes en la mar.

Las Recomendaciones de la Comisión de Investigación de Siniestros Marítimos (CIAIM) dirigidas a las citadas administraciones marítimas, cofradías, centros de formación, asociaciones, sindicatos, colegio profesional y un largo etc. de actores implicados en la alarmante siniestralidad de la flota pesquera y náutica de recreo se las están pasando “por el arco del triunfo”.

Más en; <http://pladesemapesga.com/Article46986.phtml>

Buque Galerna: Símbolo de la vergüenza y abandono por las autoridades de las gentes de la Mar

Según información a la que ha podido acceder Xornal Galicia, la familia del desaparecido y abandonado en el siniestro del buque pesquero Galerna, con una larga trayectoria en todo tipo de ilegalidades y pesca ilegal, vuelve al ruedo...para exigir responsabilidades

Pesquero Galerna: acierto pleno de Xornal Galicia. El pabellón del buque Galerna, se cree que pertenece al grupo Albacora S.A., pero dadas las múltiples ilegalidades, más bien es abanderado por la piratería.

Como se trata de un buque atunero, nos sorprende ver que no enarbola pabellón de los países que pertenecen a las Asociación para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT), u otras similares, sino que lleva pabellón de Bonaire (Antillas Holandesas).

Sin embargo en el sitio Web de ICCAT se declara que el Galerna enarbola pabellón de Curasao (un país miembro), y sabemos que no es así, porque esta última noche se le avistó pescando frente a las costas de Sierra Leona enarbolando pabellón de Bonaire.

Así lo declara también la lista de buques de Lloyds, que ofrece información en vivo acerca de la localización de buques, incluido este.

Sin respuestas: En que áreas pesca, y que tipos de atún, moviliza el Galerna. Donde descargan el pescado, donde se procesa y a donde se exporta.

Más en; <http://pladesemapesga.com/Article35063.phtml>

Pesquero Galerna: ¿Hombre al agua? Exigimos investigación

Hoy, domingo 24 de abril de 2011, nos despachamos con estos comentarios del Capitán del pesquero Galerna:

El Galerna realizó la búsqueda en solitario, al tratarse de una zona en la que no hay barcos faenando; no ser una zona de mucho tránsito y estar la flota pesquera al sur de Cabo Verde, muy alejada de la zona del suceso.

“Se avisó a Salvamento Marítimo y dijeron que informarían a los países de la zona por si querían colaborar pero no sabemos nada y aquí no apareció nadie”, explicó el capitán, quien señaló que la tripulación -integrada por 31 personas, de los que seis son gallegos; además a bordo viaja un marinero de otro barco al que llevan a puerto para repatriarle por un problema familiar- está muy afectada por la desaparición del marinero.

Salvamento Marítimo... otra vez Salvamento Marítimo...

Pero vamos a ver... ¿se radió por la correspondiente Navarea del Safety Net el preceptivo Mayday Relay por caída de hombre al agua?

¿A qué países había que avisar? ¿Tendrían implementado el Sistema Mundial de Socorro?

Más en; <http://pladesemapesga.com/Article30981.phtml>

Pladesemapesga exige nuevamente a la Xunta que explique con urgencia los Informes Técnicos de la Comisión de Investigación de Siniestros Marítimos (CIAIM) que afectan gravemente a los buques pesqueros gallegos y sus tripulaciones.

Pladesemapesga - no acusa - gratuitamente.

Al amparo de distintos Informes Técnicos de la Comisión de Investigación de Siniestros Marítimos - sustenta - sus investigaciones y denuncias en aras a mejorar la Seguridad de la Vida en la Mar.

La falta de coordinación entre la CIAIM y la Consellería de Medio Rural e do Mar es evidente ante los muchos informes que dejan en desamparo a casi la totalidad de la flota pesquera gallega y pesqueros portugueses al carecer de criterios comunes para el análisis de los incidentes y accidentes marítimos en nuestra comunidad y como consecuencia de ello a toda España.

El equipo multidisciplinar de la Plataforma en Defensa del Sector Marítimo Pesquero de Galicia especializado en salvamento marítimo dirigido por Salgado Clavo y tomando como referencia y comparativa el Informe Técnico sobre hombre al agua del pesquero Galerna donde se reconoce la falta de una coordinación eficaz y la del pesquero Motxo, en donde se deja de manifiesto la pésima planificación del rescate y la ausencia de una autoridad marítima

para su coordinación, con el añadido de la falta de formación de todos y cada uno de los intervinientes, pone en guardia a esta Plataforma porque existen fundamentadas sospechas de que el problema es extrapolable a las autoridades marítimas del litoral gallego.

En Galicia, el diputado del BNG, Bieito Lobeira, denunciaba y demostraba, en la Comisión de Pesca del 4 de marzo de 2012, la “falta de coordinación” entre la CIAIM y la Consellería do Mar de la Comunidad Autónoma de Galicia.

La Plataforma en Defensa del Sector Marítimo, insta, nuevamente, al Gobierno de Galicia, a que convoque, con carácter de urgencia, al presidente de la Comisión de Investigación de Siniestros Marítimos (CIAIM) dependiente del Ministerio de Fomento, para que explique en Comisión Parlamentaria las Conclusiones y Recomendaciones de los Informes Técnicos que afectan a los buques pesqueros gallegos y portugueses.

El Informe Técnico de la Comisión de Investigación de Siniestros Marítimos (CIAIM) sobre “ el hombre al agua “ del pesquero “ O Vulcano “ en la Ría de La Coruña el 28 de diciembre de 2011, vuelve a demostrar de forma fehaciente, la recurrente manipulación de los investigadores de campo y del Pleno de la Comisión sobre la actuación de Sasemar y las recurrentes irregularidades de la Dirección General de la Marina Mercante.

El Informe Técnico del pesquero O Vulcano obvia la intervención de los Centros de Comunicaciones Radio marítimas de Abertis Retevisión, lo cual significa ralentizar la búsqueda y rescate del tripulante desaparecido.

Resulta sorprendente, a la vez que peligroso para la Seguridad de la Vida Humana en la Mar, que la Comisión de Investigación de Siniestros Marítimos, carezca de unos criterios comunes para el análisis de los incidentes y accidentes marítimos.

La continua criminalización de la gente de la mar, es mas que evidente, cuando las Conclusiones del Pleno de la CIAIM permiten a los jueces tomarlas como validas para imputar a los mandos de los buques pesqueros de distintos delitos que no son de su responsabilidad ni tan siquiera competencia.

El naufragio del pesquero barbateño Nuevo Pepita Aurora es la muestra del blindaje que hizo la CIAIM sobre los Subsistemas y Métodos del Sistema Mundial de Socorro obviando de forma escandalosa la activación de la Radio Baliza y la Alerta de Socorro efectuada por el pesquero Benamahoma que implicarían a Sasemar y la Dirección General de la Marina Mercante.

Conviene recordar que todas las Comunidades Autónomas cuentan con un Vocal Titular y un Vocal Suplente en la CIAIM, pero por lo demostrado hasta ahora en nada favorecen a la Seguridad Marítima, de la Vida Humana en la Mar y la Lucha Contra la Contaminación.

En la embarrancada del pesquero vasco Motxo, las investigaciones apuntaron a un plan de rescate “mal definido, planificado y ejecutado” como causa del vuelco del barco.

El Informe Técnico elaborado por la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (CIAIM) del Ministerio de Fomento concluyó que las “causas más probables” del embarrancamiento del pesquero Motxo en un biotopo protegido de la costa entre Deba y Zumaia (Gipuzkoa) en 2010 fueron “la falta de vigilancia” y la “desorientación” del patrón, que “llevaba once horas de guardia” por lo que es probable que sufriera “cansancio, aburrimiento o distracción”.

Las Conclusiones del Informe Técnico, establece que “no quedó identificada la autoridad responsable de la supervisión de las operaciones de reflotamiento del buque” y el vuelco de este estuvo provocado por un plan de rescate “mal definido, planificado y ejecutado”.

A la vista de estas investigaciones, la CIAIM recomendaba a la Dirección General de la Marina Mercante que impartiera instrucciones a los capitanes marítimos para garantizar que las operaciones de rescate sean realizadas por empresas especializadas, que cuenten con los medios necesarios para garantizar el buen término de las mismas y de acuerdo con planes de actuación “pormenorizados, presentados por escrito y cuya viabilidad haya podido ser analizada antes de su aprobación”.

El Grupode Expertos no Gubernamentales del Sistema Mundial de Socorro, integrado en Pladesemapesga, criticaba entonces, la “ralentización” en el rescate de los nueve tripulantes del pesquero “Motxo”, que embarrancó en la costa guipuzcoana de Deba, lo que hizo a los marineros temer por su vida.

Según los pescadores, los medios de salvamento, tardaron tres horas en llegar a la zona y pensaron que “no lo contaban”.

Pladesemapesga, sostiene que “volvieron a primar los conceptos del Manual IAMSAR con sus fases de incertidumbre, alerta y socorro, en lugar del obligatorio Reglamento de Radiocomunicaciones que activa a los buques en la mar y posiblemente en las cercanías del pesquero siniestrado, siempre y cuando mantengan las escuchas en los canales y frecuencias internacionales de obligado cumplimiento”.

Indica que, “en tanto en cuanto no se contraten investigadores de campo independientes y externos, la gente de la mar seguirá corriendo riesgos innecesarios al no investigarse las causas subyacentes más allá del lugar del siniestro”, es decir, “la cadena de responsabilidades de la Dirección General de la Marina Mercante y de la Sociedad Estatal de Salvamento”.

Las Alertas de Socorro a los servicios de salvamento y buques en la mar, no se emiten o activan por la vía habitual utilizando el VHF y el procedimiento establecido por el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos, SMSSM, sino a través de otros buques con los que suelen estar en comunicación por VHF , en lo que es una práctica habitual en los buques pesqueros.

Las Conclusiones de la CIAIM respecto a la embarrancada del pesquero Motxo fueron como causa más probable del embarrancamiento la falta de vigilancia durante la guardia al haber estado el patrón once horas de guardia.

No se siguieron los procedimientos radiotelefónicos prescritos por el Sistema Mundial de Socorro para casos de emergencia.

En la operación de rescate se evidenciaron carencias organizativas, de formación, de toma de decisiones y de aceptación de responsabilidades.

No quedó identificada la autoridad responsable de la supervisión de las operaciones de reflotamiento del buque.

El vuelco del buque se produjo a consecuencia de un plan de rescate mal definido; planificado y ejecutado.

Ante el naufragio del pesquero Nosso Mar Pladesemapesga exige el cese fulminante del Sr Pedrosa por su incapacidad para gestionar Sasemar.

El Sistema AIS (Sistema Automático de Identificación de Buques) instalado a bordo del Nosso Mar, estaba regulado por el Real Decreto 1593/2010, de 26 de noviembre de 2010 que traspone la Directiva Europea 2009/17/CE.

Más en; <http://pladesemapesga.com/Article47539.phtml>

A historia recente da emigración de pescadores galegos por todos os caladeiros do Mundo.

Detallar como a emigración dos pescadores unha vez desenvolvidos os seus recursos para intensificarse ata converterse nunha estratexia de pesca especializada extendéndose ás zonas mariñas abundantes en pesca ou caladoiros que se atopan nas zonas máis próximas ás costas como no mar do Norte e o mar de Xapón, nas zonas de contacto entre correntes mariñas frías e cálidas como nas costas de Terranova, e nas zonas costeras bañadas por correntes frías como na costa oeste americana, pero tamén nas que se obtén o maior volume de pesca, as costas de Perú, Canadá, Namibia, Mauritania, China e zonas da costa de Groenlandia, China, Rusia, Estados Unidos, Xapón, España e Chile.

Esta escalada no seu desenvolvemento levou rapidamente ao agotamiento das poboacións de peixes nos caladeiros pero malia iso, grazas á diversificación en todos os caladeros de pesca séguese contribuíndo en gran medida á seguridade alimentaria e a provisión de medios de vida sostenibles para as comunidades costeras, pero este desenvolvemento chegou a un calello sen saída social e o seu futuro é en gran medida incerto.

Sobre a base das tendencias actuais de pesca en Galicia, este documento pon de relevo os principais impulsores dos cambios e os impactos da migración sobre o sector pesquero.

O sector pesquero en Galicia é de suma importancia como fonte fundamental de valor económico, social, ambiental e cultural para a crecente poboación da súa litoral, a pesca pode representar ata o 15 % do consumo do produto interno bruto e ata 30 % dos ingresos de exportación, emprega a ao redor de 30.000 persoas de forma directa e indirecta e proporciona ata 25% da ingesta total de proteína animal da rexión, a vea que é o medio de vida local para as pequenas poboacións costeras do litoral galego.

Máis do 70 % da produción pesquera en Galicia provén dos pescadores artesanais, e son os grupos máis activos ao longo da costa galega, desde A Garda ata o límite con Asturias.

Na década de 1970 ata ben entrado o 2005, foron momentos nos que Galicia serviu á crecente demanda mundial ao tratar de desenvolver un sector pesquero economicamente viable en todos os caladeiros do Mundo, pero a sobreexplotación xeral das poboacións de peces destacouse recentemente.

Isto suscita a interrogante non constestada de canto tempo os recursos pesqueros poderán soste a pesca intensiva a pequena escala e en especial as actividades dos pescadores galegos.

Como resultado, mentres que os caladeiros sigan permitindo operar furtivamente, o fenómeno da decadencia que permaneceu ignorado en as últimas dúas décadas, atraeu recentemente o interese dos responsables políticos nos países da Unión Europea.

As pesquerías da contorna galega e a súa flota chegaron a un calello sen saída ecolóxica e social sen que os responsables respondan adecuadamente buscando alternativas para os pescadores antes de suxerir políticas recoñecen a importancia da flota galega e acepten a necesidade de avanzar cara a un marco rexional de ordenación pesquera.

O desenvolvemento pesquero de Galicia defínese baixo a emigración dos pescadores e a súa flota como un fenómeno dual que abarca tanto os movementos estacionais que se repiten dun ano a outro, e os movementos de longa distancia que conducen aos asentamentos nunha rexión ou un país por un período de maior duración.

A investigación de campo permitiunos cotejar a información recompilada mediante a comparación dos resultados de polo menos dúas fontes independentes e ben diferenciadas, o que aumenta considerablemente a exactitude dos datos proporcionados.

Xa no século XVI, informouse dos marineros salían á mar en pequenas barcas de pesca con aparellos moi rudimentarios co fin de non só pescar para o seu propio alimento, senón tamén con fins comerciais ou do diezmo.

Coa adopción da vela a principios do século XVII, os pescadores han peixe cada vez máis lonxe do seu asentamento costero, perseguindo os movementos migratorios dos peixes a medida que avanzaban para desovar en certas áreas por eles coñecidas.

A finais do século XIX, os pescadores galegos xa se atopaban totalmente estendidos por todo o litoral galego, baseando o seu subsistencia na exportación de produtos primarios, complementado por unha economía "informal", que viu nos intercambios comerciais entre os pequenos agricultores nas zonas rurais e a centros urbanos situados na contorna como unha boa medida de desenvolvemento, a pesca artesanal tamén se beneficiou e cambio gradualmente da pesca de subsistencia baseada en transaccións sobre as actividades artesanais para converterse en fins comerciais, o que produciu novos puntos de venda para a exportación que tamén actuou como un factor catalítico e a emigración da flota pesquera aumentou en busca das especies de maior valor comercial e que demandaban en maior medida as iniciadas industrias de procesamento e exportación nos anos 1940 e 1950, esencialmente dependente de pequenos mariñeiros para obter o seu fornezo.

Grazas aos avances tecnolóxicos, o rango da pesca geográficamente localizda creceu desde a década de 1950, a pesca eran aínda un recurso pouco explotado e polo tanto os seus recursos eran moito máis abundantes.

O crecemento masivo do sector pesquero, e a posterior aprobación do apoio do réxime franquista subvencionando a mesma, programas de desenvolvemento e barcos e artes de pesca a prezos moi reducidos para a motorización da flota, e pola década de 1970, máis do noventa por cento da flota pesquera artesanal xa estaban motorizados. En segundo lugar, esta motorización permitiu aos pescadores acceder rapidamente a novos caladeiros e, xunto co desenvolvemento de novas técnicas de pesca como as redes de enmalle á deriva ou o uso da caixa de xeo a bordo, permitiu aumentar o seu produtividade.

A expansión dos mercados, que ofrece acceso preferencial aos mercados europeos para os produtos pesqueros orixinarios converte a Galicia nun dos principais exportadores de produtos pesqueros crus e procesados a España e Europa a través das industrias de transformación situados en todo o litoral pero con máis desenvolvemento en Vigo.

A década de 1980 marca un punto de inflexión no desenvolvemento do sector da pesca en Galicia e o desenvolvemento relacionado cos pescadores, os principais mercados estaban mostrando signos de agotamiento baixo a presión continua da flota, non só na costera e artesanal, senón tamén en caladeiros onde as flotas industriais que operan baixo acordos pesqueros tamén viron mermadas os seus capturas entre un vinte a corenta por cento entre 1996 e 2007 experimentando caídas do oitenta por cento da poboación na década de 2000, xa que a explotación pesquera foi moito máis alá do limiar biolóxico.

Baixo este contexto de escaseza de recursos, os pescadores non tiñan outra opción máis que estender a súa área de migración e explotar novas accións, sobre todo aproveitando os cambios organizativos nas políticas da CEE.

Desde unha perspectiva económica, as estimacións suxiren que na actualidade preto de 300.000 toneladas de peixe se cosechan anualmente pola flota galega, que malia iso ve mermados os seus recursos de forma alarmante.

En canto á situación descrita anteriormente, un pode preguntarse sobre a sostenibilidade da pesca en Galicia si non se fai nada para limitar os seus impactos.

Os pescadores terán só dúas alternativas á pesca, intensificar as súas actividades de pesca nas zonas xa sobreexplotadas, ou deixarse formar adecuadamente nas novas formas de vida das comunidades costeras.

Aetinape, Sasemar y sus responsables, al descubierto por la Comisión de Investigación de Sinistros Marítimos y la misma exMinistra de Fo-

Las claves de los últimos naufragios al descubierto por la Comisión de Investigación de Sinistros Marítimos que vienen a confirmar lo denunciado por Pladesemapesga y el despilfarro multimillonario en los cursos que viene desarrollando AETINAPE, lo que los convierte en plenos confabuladores de las graves consecuencias sin que los responsables asuman sus nefastas decisiones.

Afirmaciones estas realizadas por la misma Ministra de Fomento Magdalena Álvarez en el Congreso de los diputados, Pladesemapesga recuerda que; las radio balizas de los pesqueros portugueses las decodifica Toulouse Francia que las traslada a España.

Los cursos de formación necesitan un cambio radical de los entes que los aplican al evidenciarse el fracaso en la gestión de los mismos, convirtiéndose en fallidos y despilfarro sin límites el dinero que nos sustraen a todos los ciudadanos...¿ Ya esta bien de tanto enchufismo y amiguismo político?, Pladesemapesga exige un cambio de rumbo ya...

La Plataforma en Defensa del Sector Marítimo Pesquero de Galicia "Pladesemapesga" esta en posición de aportar datos en tiempo real y comparativas que dan luz a distintas e irregulares actuaciones de Sasemar en este y otros naufragios de iguales características que venimos denunciando con asiduidad sin que se tomen en consideración las pruebas y prevenciones expuestas reiteradamente.

Descargar en este mismo comunicado las claves de los últimos naufragios y las graves decisiones de a los actuales responsables de la seguridad en nuestra flota pesquera.

Naufragio Siempre Casina y Radio Baliza, alertas SOS y ralentización de los tiempos de respuesta por Sasemar.

Pladesemapesga denuncia una vez más la culpabilidad de Sasemar por la ralentización de la Radiocomunicaciones y una posible denegación de auxilio al pesquero español Siempre Casina el 22 de febrero de 2005.

La Plataforma exige nuevamente la reapertura de la investigación por parte de la nueva Comisión de Investigación de Incidentes y Sinistros Marítimos.

La Comisión de Investigación "identifica" la ralentización del salvamento por parte de Sasemar al verificar la autenticidad de la Radiobaliza. Protocolos "contra natura" que atentan contra la Seguridad de la Vida Humana en la Mar y en este caso concreto del Siempre Casina con muerte violenta por "accidente".

Según se recoge un diario local de La Coruña, hoy 24 de diciembre de 2012 y a punto de cumplirse ocho años del dramático naufragio del volanero burelense Siempre Casina, la viuda de unos de los ocho fallecidos en ese siniestro apela al Valedor do Pobo ante la falta de apoyo y comprensión por parte de las autoridades, y unas sentencias que no aportan luz sobre la tragedia.

La Plataforma en Defensa del Sector Marítimo Pesquero de Galicia "Pladesemapesga" esta en posición de aportar datos en tiempo real y comparativas que dan luz a distintas e irregulares actuaciones de Sasemar en este y otros naufragios de iguales características que venimos denunciando con asiduidad sin que se tomen en consideración las pruebas y prevenciones expuestas reiteradamente.

SIEMPRE CASINA Y COMUNICACIONES

A punto de cumplirse ocho años del naufragio del pesquero Siempre Casina.

Existe una respuesta del Secretario de Estado de Relaciones con las Cortes, con fecha 26 de abril de 2005, dirigida al Diputado Francisco Rodríguez Sánchez, del Grupo Mixto (GMx):

" Actuaciones y medios de salvamento utilizados en el siniestro del volanteiro Siempre Casina, ocurrido en la costa de Ribadeo (Lugo), el día 22 de febrero de 2005 "

DATOS (I)

Radio Balizas de 406 MHz.

Hechas las oportunas comprobaciones, perfectamente contrastadas, se puede aportar con carácter novedoso :

1.- Las Radio Balizas de 406 MHz. tienen su propia base de datos, llamada " Código alfanumérico Hexadecimal ", compuesto por quince dígitos (números y letras).

2.- En España, este " Código alfanumérico Hexadecimal " está reconocido por la Dirección General de la Marina Mercante, en su Hoja de Registro de Radio Balizas por Satélite, bajo el epígrafe " Identificación EPIRB ".

3.- La Hoja de Registro de Radio Balizas por Satélite, está compuesta de tres secciones o apartados :

a.- Marca - Modelo - N ° Serie - Núm. aprob/Registro DGMM.

b.- Nombre del Buque - Bandera - Tonelaje - Eslora - Tipo de Buque - Carga - Pasaje - Pesquero - Recreo - Otro - Distintivo de Buque - Naviero / armador - Nombre -Dirección - Teléfono permanente de contacto.

c.- Identificación EPIRB (15 dígitos)- Tipo de Homing - Fecha cambio batería - Fecha cambio liberador.

CENTRO AEROESPACIAL DE MASPALOMAS

1.- Cuando se activa una Radio Baliza de 406 MHz. el Centro Aeroespacial de Maspalomas, tiene constancia de la activación de forma inmediata.

2.- El Código alfanumérico Hexadecimal o Identificación EPIRB, facilita todos los datos relativos a la identificación del buque en peligro.

3.- Queda perfectamente claro que, desde el momento de la activación, el Centro Aeroespacial de Maspalomas conoce la identidad de la Radio Baliza.

4.- Posteriormente, entre 30 y 90 minutos, aproximadamente, obtendrá el procesamiento de las coordenadas de la Radio Baliza, a través de los datos facilitados por la constelación de satélites.

BASES DE DATOS DEL SISTEMA MUNDIAL DE SOCORRO

En el Proyecto de Reglamento por el que se regularán las Radiocomunicaciones en los Buques Civiles españoles, se contempla :

Artículo 5.- Identidades del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos.

En relación con lo dispuesto en la Regla 5-1 del Capítulo IV del Convenio SOLAS, el órgano competente para la asignación de las identidades del servicio móvil marítimo (MMSI), para su programación en los equipos de Llamada Selectiva Digital y en las Radio Balizas por Satélite respecto de los buques nacionales, será la DGMM, quien mantendrá una Base de Datos actualizada de dichas identidades , permanentemente conectada con el Centro Nacional de Coordinación de Salvamento Marítimo (CNCS).

LA MINISTRA TENIA RAZON

1.- LA Ministra de Fomento, dijo desde el primero momento que, la identificación de la Radio Baliza estaba en la Base de Datos de la DGMM, no dijo en el Centro Aeroespacial de Maspalomas o en el Centro Nacional de Coordinación de Salvamento.

2.- Comprobado el Artículo 5 del Proyecto de Reglamento de Radiocomunicaciones, efectivamente, la Base de Datos está en la DGMM.

(II)

METODOLOGIA DESCONOCIDA POR LA MINISTRA MAGDALENA ALVAREZ

1.- La Base de Datos de la DGMM, está permanentemente conectada con el Centro Nacional de Salvamento (CNCS) ubicado en Madrid.

2.- En consecuencia, en el momento en que la Radio Baliza del Siempre Casina se activó, el Centro Aeroespacial de Maspalomas, obtuvo por la decodificación instantánea del Código Alfanumérico Hexadecimal o Identificación EPIRB, la identidad del titular de la misma.

3.- En la Carpeta o Diario del Centro Nacional de Coordinación de Salvamento, figura que :

a.- 0456UTC.- Recibimos alerta de Radio Baliza (facilitada por Centro Aeroespacial de Maspalomas) sin posición que, según Base de Datos, pertenece al pesquero Siempre Casina.

Se informa a Centro Zonal de Coordinación de Finisterre.

0505UTC.- Centro Zonal de Coordinación de Salvamento de Finisterre, informa que están intentando llamar por el móvil 618 254 956 al pesquero, pero sin éxito. El pesquero suele faenar en la costa asturiana. Nos solicitan lo intentemos a través de la costera.

0510UTC.- Centro Coordinación de Finisterre, instruye a Centro de Radiocomunicaciones de La Coruña, para que contacte con pesquero Siempre Casina por Ortegaleja Radio, pues tienen Radio Baliza disparada.

Siempre Casina, no responde.

0615UTC.- Se reciben coordenadas Radio Baliza, facilitadas por Centro Aeroespacial de Maspalomas.

(... Siguen comunicaciones ...)

0728UTC.- Centro de Radiocomunicaciones de Bilbao, emite el primer Mayday Relay a través de la Radio Costera de Navia Radio.

(III)

RESPUESTA DEL GOBIERNO A PREGUNTA ESCRITA

El 26 de abril de 2005, el Secretario de Estado de Relaciones con las Cortes, contestaba a la pregunta escrita del Diputado del Grupo Mixto, Francisco Rodríguez Sánchez:

“ Actuaciones y medios de salvamento utilizados en el siniestro del volanteiro Siempre Casina, ocurrido en la costa de Ribadeo (Lugo), el día 22 de febrero de 2005 “.

Respuesta :

“ La primera alerta procedente del Siempre Casina, se recibió en el Centro Nacional de Coordinación de Salvamento Marítimo a las 0556 horas.

Desde ese momento, se considera una emergencia y así es tratada.

A las 0602 horas, después de identificar al buque portador de la Radio Baliza, se comunica a la Estación Radio Costera de La Coruña (CCR), que intente por todos los medios comunicar con el pesquero Siempre Casina o con cualquier buque que pueda facilitar información sobre el mismo. “

(IV)

OBSERVACIONES A LA RESPUESTA

1.- Cuando se dice “ la primera alerta procedente del Siempre Casina “ en realidad debería decirse, “ la primera alerta de socorro procedente del Siempre Casina “.

2.- Cuando se dice, “ desde ese momento se considera una emergencia y así es tratada “, queda demostrado que, no se trató como una alerta de socorro.

3.- Cuando se dice, “ a las 0602 horas, después de identificar al buque portador de la Radio Baliza, se comunica a la Estación Radio Costera de La Coruña, que intente por todos los medios comunicar con el pesquero Siempre Casina o con cualquier otro buque que pueda facilitar información sobre el mismo “, se concluye :

PROTOCOLO DGMM - SASEMAR - TELEFÓNICA

Este Protocolo se firmó en junio año 2000 y en él se contempla el tratamiento de las Alertas de Socorro.

En su punto 6.1.3.- Alertas de socorro recibidas en los Centros de Coordinación de Salvamento (CCS's) se dice :

“ Cuando un Centro de Coordinación de Salvamento (CCS), reciba una alerta de socorro por cualquier medio, integrado o no en el Sistema Mundial de Socorro (Inmarsat, Cospas-Sarsat, radiotelefonía, telefonía celular, redes físicas, etc...) PREPARARA, el correspondiente mensaje de socorro y LO PASARA DE INMEDIATO A SU (CCR) Radio Costera asociada, para que ésta proceda a su retransmisión por las frecuencias de socorro establecidas. Asimismo, procederá a remitir dicho mensaje para su emisión por la estación NAVTEX correspondiente “.

(V) CONCLUSIONES

1.- Desde las 0456 UTC hasta las 0728 UTC, la alerta de socorro de la Radio Baliza del Siempre Casina, fue considerada como una Falsa Alerta.

2.- En el Protocolo DGMM-Sasemar-Telefónica, se contempla el tratamiento que se debe dar a una Alerta de Socorro, identificada, en la que no figure la posición del buque.

3.- Si a las 0456UTC, se sabía la identidad de la Radio Baliza y a las 0728UTC se emite el primer Mayday Relay, queda perfectamente claro que, el retraso en su emisión, impidió a los buques en la zona intervenir en la búsqueda y rescate de naufragos en tiempo y forma.

4.- La Ministra de Fomento, tuvo razón cuando dijo que la Radio Baliza del Siempre Casina, estaba en la Base de Datos de la DGMM.

5.- Lo que desconoce la Ministra de Fomento, es que el Sistema Mundial de Socorro, es un conjunto de Subsistemas y Métodos.

6.- Lo que deberá corregir de forma inmediata la Ministra de Fomento, es precisamente el Método de Gestión de la siniestralidad en la mar por parte del Centro Nacional de Coordinación de Salvamento.

7.- En los últimos años se ha venido denunciando la reiterada monopolización de los siniestros en la mar por parte de Sasemar.

8.- Se ha insistido en la emisión inmediata de los Mayday Relay, para alertar a los buques en la mar, que pueden actuar antes que los medios de salvamento enviados desde tierra.

9.- Que es incorrecto el procedimiento por parte de Sasemar, de verificar, evaluar y coordinar los siniestros en la mar.

10.- Si se produce un socorro o una alerta de socorro, lo prioritario siempre serán las radiocomunicaciones y posteriormente los procedimientos SAR.

11.- En España, se ha tomado como referencia prioritaria la actuación y activación de los medios SAR (Búsqueda y Rescate).

COSPAS-SARSAT, basa sus criterios, siempre, en la actuación y activación de los medios SAR, para mejorar los tiempos de respuesta, pero, pensando también, en el ahorro de costos de sus unidades marítimas y aéreas.

Veamos el ejemplo :

Con el sistema de 406 MHZ, muchas naciones participantes en COSPAS-SARSAT han implementado procedimientos de registro de balizas. Muchas autoridades nacionales han establecido bases de datos nacionales de registro de balizas que registran la siguiente información: código de identificación alfanumérico hexadecimal único de quince caracteres; nombre, dirección y teléfono del propietario de la baliza; número principal y secundario de teléfonos de emergencia durante las 24 horas; nombre del barco o señal de llamada de la aeronave; tipo de barco o aeronave con características de identificación; puerto de base o aeropuerto primario y equipo de comunicaciones.

Cuando una baliza de 406 MHZ es detectada por el Sistema COSPAS-SARSAT, la información contenida en la base de datos de registro es un complemento al mensaje de datos de alerta. La información de la base de datos de registro combinada con los datos de posición provenientes de una baliza reducen el tiempo de respuesta y aumentan el éxito de cada búsqueda.

Adicionalmente, la información en la base de datos de registro ha sido una herramienta sumamente valiosa para silenciar las activaciones falsas, sin gastar los recursos SAR. En la mayoría de casos, el RCC puede llamar al propietario, o a los números de emergencia principal o secundario, para establecer el paradero conocido de un barco o una aeronave cuyo registro de baliza de 406 MHZ está transmitiendo.

Si el barco no está navegando o la aeronave volando, el propietario puede desactivar las transmisiones inadvertidas de las balizas yendo al barco o a la aeronave y apagando la baliza.

12.- El naufragio del pesquero español Siempre Casina, ocurrido el 22 de febrero de 2005, ha demostrado que lo prioritario, siempre será la radiocomunicación, es decir, la emisión de un Mayday Relay, para que los buques en la mar, siempre y cuando mantengan la escucha del Canal 16 de VHF, sean los que aborten las falsas alertas de Radio Balizas o participen en las labores de Búsqueda y Rescate en la mar.

Naufragios. La parodia nacional y la Biblia de los mamandurrias institucionales y otras lindezas.

Las Conclusiones y Recomendaciones de la CIAIM (Comisión de Investigación de Siniestros Marítimos) demuestra que ni los marineros ni los mandos de los buques pesqueros están familiarizados con los Subsistemas y Métodos del Sistema Mundial de Socorro y con los sistemas de evacuación en caso de siniestro marítimo.

La Comisión identifica - falta de formación - de los profesionales del sector pesquero.

Resulta sorprende que el presidente de Aetinape pida “ una investigación más profunda “ de la CIAIM cuando en realidad sus Dictámenes de nada sirven, máxime, teniendo un Vocal en su Pleno.

Naufragios. La parodia nacional

En el acto de celebración del 30 Aniversario de Aetinape, diciembre de 2012, la Conselleira do Mar, hacia pública su felicitación por su contribución a la mejora de la seguridad y derechos de la gente de la mar.

La Consellería decía, que, en la actualidad, los profesionales de la mar cuentan con muchos más medios materiales y humanos en seguridad.

Rosa Quintana, estuvo acompañada por diversas autoridades del sector pesquero, como el director general de la Marina Mercante, Rafael Rodríguez Valero.

Además, en el acto, al que han acudieron diputados como el popular José Manuel Besteiro; el diputado de Alternativa Galega de Esquerda José Manuel Fajardo; y la parlamentaria del BNG Montse Prado.

La Conselleira agradeció el trabajo de Aetinape “centro en la mejora de la seguridad” y “el reconocimiento académico y profesional de las titulaciones marítimo-pesqueras”.

En relación a la seguridad marítima, Quintana ha señalado que, en la actualidad, se puede decir que los profesionales del mar “cuentan con muchos más medios materiales y humanos en seguridad marítima” y que “en el uso de esos medios la formación jugó un papel importante”.

Si los profesionales del sector pesquero carecen de formación, tal y como se desprende de los Informes Técnicos de la Comisión de Investigación (CIAIM) resulta altamente peligroso que Aetinape reciba subvenciones públicas para su programación, desarrollo y fiscalización.

El Parlamento de Galicia, en la etapa del Bipartito, aprobó por mayoría, con la abstención del PP, un proyecto no de ley del BNG,

para verificar el grado de familiarización del sector pesquero con el Sistema Mundial de Socorro.

Nada se hizo, lo cual compromete seriamente al Parlamento.

Años, muchos años, han transcurrido sin que nada haya modificado el comportamiento de los buques pesqueros y mucho menos la actitud de la administración marítima española que olvida que el Reglamento de Radiocomunicaciones establece una estructura común para la Marina Civil y medidas coercitivas y de rango sancionador que jamás se ejecutan.

El pesquero gallego Montecristo Uno, que naufragó el 23 de marzo de 2010, a dos millas al noroeste de Cedeira, alertó por teléfono móvil a Salvamento Marítimo de que tenía una vía de agua y que necesitaba ayuda para su remolque a puerto.

Esta fórmula de aviso está fuera de los protocolos establecidos por la Organización Marítima Internacional para alertar de una emergencia pero es una práctica “habitual” en el sector pesquero según han denunciado numerosos expertos en salvamento en los últimos años.



El buque -con base en Cedeira, de madera, 10,5 metros de eslora y licencia para faenar en el Cantábrico Noroeste con artes menores- acabó hundiéndose al no poder achicar el agua que entraba en la sala del motor y el patrón y el marinero que iban a bordo pudieron ser rescatados antes del naufragio.

La Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (Ciaim) publicó el informe del siniestro, en el que desvelaba esta y otras irregularidades al tiempo que recomendaba a los armadores y patronos que usen los equipos de comunicaciones del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (SMSSM) para alertar a las autoridades de búsqueda y rescate y a los buques cercanos.

La investigación también revelaba que el patrón de la embarcación “evaluó incorrectamente” la magnitud de la vía de agua, lo que impidió una solución rápida del problema y que el pesquero se salvase.