



Pladesemapesga

Plataforma en Defensa do Sector Marítimo Pesquero de Galicia

“ Solo para uso visual, prohibida su reproducción y copia, leer nuestra política y Aviso legal “

A petición de la Plataforma en Defensa del Sector Marítimo Pesquero de Galicia asociación no lucrativa, Nif: G-70321807 - Registro 2012/016402 y considerando el Informe del Naufragio Nuevo Pepita Aurora, para su libre uso en este procedimiento, incluyendo la publicación o referencia de todo lo que se mantiene en <http://www.pladesemapesga.com>
http://pladesemapesga.com/descargas/peritacion_nuevo_pepita_aurora.pdf

DICTAMEN PERICIAL sobre el Barco y Naufragio Nuevo Pepita Aurora

Las investigaciones en siniestros marítimos en general, y en especial, el denominado punto de investigación en la Comisión de Investigación reglada por las Normativas Internacionales en las que participa España, requieren de técnicas cada vez más sofisticadas para buscar información en la Normativa al efecto.

Más allá de los clásicos miembros anclados en formas y modos a juicio de esta parte en el pasado investigador, nos ha planteado aquí y ahora la comprobación de datos sobre el Naufragio del Barco Pesquero NUEVO PEPITA AURORA y que tras investigar en la Normativa podemos afirmar, certificar y reproducir con una seguridad del 99, 99% de acierto que:

Este es el caso del **Buque Nuevo Pepita Aurora**, y ahora especialmente siguiendo indicaciones técnicas de este perito, Don Antón Salgado Clavo, utilizando el alto grado de experiencia en este tipo de siniestros avalado por cientos de informes y vocal especialista en la mesa de Investigación por el Siniestro del Prestige entre otros, se nos solicita advenir su valor probatorio basado en la Normativa para aportarlo como dictamen pericial en el Procedimiento de Reapertura del Informe del Naufragio Nuevo pepita Aurora.

Aceptado el encargo, con carácter general, entendemos que es de aplicación la Ley de Enjuiciamiento Civil (LEC) 1/2000, en su Capítulo V DE LA PRUEBA, artículos 281 y ss. y en especial, el artículo 299 Medios de Prueba, que textualmente dice:

2. También se admitirán, conforme a lo dispuesto en esta Ley, los medios de reproducción de la palabra, el sonido y la imagen, así como los instrumentos que permiten archivar y conocer o reproducir palabras, datos, cifras y operaciones matemáticas llevadas a cabo con fines contables o de otra clase, relevantes para el proceso.

3. Cuando por cualquier otro medio no expresamente previsto en los apartados anteriores de este artículo pudiera obtenerse certeza sobre hechos relevantes, el tribunal, a instancia de parte, lo admitirá como prueba, adoptando las medidas que en cada caso resulten necesarias.

Por lo tanto, todos los documentos y Normativas aportadas por Don Antonio Salgado Clavo cuya veracidad sea cuestionada por los demandantes en el Procedimiento de Reapertura del Informe del Naufragio Nuevo pepita Aurora. Pueden ser visualizados en vista pública en la Sala, para lo que basta un sistema de videoconferencia, para tener un respaldo físico y confirmatorio visual.

En todo caso, este perito considera extremadamente importante que en toda impugnación los documentos reproducidos por esta parte sean referenciados con precisión para poder hacer tantas comprobaciones como se consideren necesarias, y que siempre se fundamenten claramente los motivos de impugnación, puesto que en caso de que se pruebe una manipulación o error grave podrían, y este perito entiende que deberían exigirse responsabilidades con el máximo rigor.

INFORME TECNICO PERICIAL, Naufragio pesquero Nuevo Pepita Aurora

1.- Objeto.

El presente Informe pretende discriminar, caso de siniestro marítimo, los Criterios de Alto Nivel o Prioridad contemplados o recogidos en las Resoluciones y Recomendaciones de la Organización Marítima Internacional, Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones, Protocolo de Actuaciones entre Dirección General Marina Mercante, Sociedad Estatal de Salvamento (Sasemar), Centros de Radiocomunicaciones Marítimas de Telefónica (desde 2009 Abertis-Retevisión), Manual IAMSAR (manejado por Sasemar), Reglamento de Radiocomunicaciones de España y distintas Directivas del Parlamento Europeo, todos ellos/as de aplicación o ejecución en el naufragio del pesquero " Nuevo Pepita Aurora ".

Referencia: MSC 86/26/Add.2 25 junio 2009 y anexos 15 a 33 del informe del Comité de Seguridad Marítima correspondiente a su 86º periodo de sesiones (MSC 86/26).

Vista la citada normativa nacional e internacional y el Expediente de la Comisión de Investigación en el Naufragio **Nuevo Pepita Aurora**, EN EL ESTRECHO DE GIBRALTAR el día 5 de septiembre de 2007, se demuestra, de forma fehaciente, que la Comisión de Investigación de Accidentes Marítimos (CIAIM) centró, única y exclusivamente su investigación, en " las causas técnicas " del naufragio del pesquero Nuevo Pepita Aurora, obviando en su Dictamen los Subsistemas y Métodos del Sistema Mundial de Socorro, así como del obligado cumplimiento en sus normativas.

Referencia: <http://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/8AA9FE4F-CA03-4572-B453-FC87902582DE/55263/NuevoPepitaAurora5Sep2007.pdf>

Caso de accidente muy grave en la mar (naufragio) la normativa es meridianamente clara respecto a los Criterios de Alto Nivel o Prioridad.

El pesquero " Nuevo Pepita Aurora " una vez volcado y activadas sus alarmas pasó a ser responsabilidad del Centro de Radiocomunicaciones Marítimas (Radio Costera de Tarifa Radio) de Telefónica y de la Sociedad Estatal de Salvamento (Sasemar) a través de su Centro Nacional y Centro de Coordinación de Tarifa, tal y como lo referencia la Normativa.

El Sistema Mundial de Socorro, contempla una " estructura común " respecto a sus Certificaciones y Metodología para los buques en la mar y los Centros Coordinadores de Salvamento y Radio Costeras.

Ello significa, que una vez volcado un buque en la mar, el Sistema Mundial de Socorro, permite a los naufragos la utilización de equipos de radiocomunicaciones, digitales y analógicos, de socorro y balsas salvavidas dotadas en su interior de diferentes equipos de radiocomunicaciones de socorro y Transpondedores de Radar (Resart).

El pesquero " Nuevo Pepita Aurora " iba dotado de una tecnología que, una vez volcado, permitiría:

a.- La activación de la Alerta de Socorro (reconocida por Sasemar en su página Web, pero obviada en el Dictamen de la CIAIM).

b.- El zafado de los 2 containers de las balsas salvavidas (que no se abrieron).

Es decir, el pesquero, una vez volcado:

a.- Activó la Alerta de Socorro automáticamente de forma instantánea y NO FUE RESPONDIDA LA ALERTA POR SASEMAR conforme a la OMI, conforme a lo establecido por el Subcomité de Radiocomunicaciones, Búsqueda y Salvamento de la Organización Marítima Internacional y Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (entre otros/as) según se desprende de la Comisión de Investigación y de los tiempos de respuesta de las Normativas.

b.- Los naufragos no pudieron utilizar las balsas por no haber sido notificadas y corregidas sus especificaciones técnicas desde la misma Administración Pública, tal y como se había acordado en varias Comisiones Consejo en el Congreso de los Diputados y de Ministros tras el naufragio del pesquero " O Bahía " en aguas de Galicia, Boletín Oficial del Estado, núm. 39 de 14 de febrero de 2004, páginas 6865 a 6867 (3 Págs.)-2751.

En resumen, el pesquero " Nuevo Pepita Aurora " emitió dos tipos de Alertas de Socorro:

a.- Por un sistema analógico (Canal 16 de VHF de Llamada y Socorro) a través de los pesqueros que navegaban en sus cercanías, Benamahoma y Moby Dick, que alertaron a la Radio Costera de Telefónica Tarifa Radio.

Referencia: http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/MARINA_MERCANTE/NAUTICA_DE_RECREO/Responsabilidades/Comunicaciones_maritimas/

b.- Por la activación de su Radio Baliza, sistema digital instantáneo recibido en la Estación Aeroespacial de Maspalomas, dotada con GPS, tal y como se reconoce en la página Web de Sasemar <http://www.salvamentomaritimo.es/?s=nuevo+pepita+aurora> (Pero obviado en el Dictamen de la CIAIM).

Referencia: 9450. Orden DEF/1414/2011, de 20 de mayo, por la que se regula la codificación y el registro de las radiobalizas

Todo lo expuesto, y *a juicio de este perito debería* Reabrirse el Informe del Naufragio Nuevo pepita Aurora " *Nuevo Pepita Aurora* " tutelado y amparado por el ordenamiento jurídico nacional y la normativa internacional.

II.-El Sistema Mundial de Socorro y las Operaciones de Búsqueda y Rescate (GMDSS / SAR

El Convenio SAR de 1979, fue proyectado con el objetivo de facilitar un sistema mundial para responder ante emergencias, mientras que el Sistema Mundial de Socorro, se creó con el objetivo de facilitarle apoyo con unas comunicaciones eficaces e imprescindibles para su éxito.

Referencia: Convenio SAR de 1979-L:\LED\INF\FOCUS\SPANISH\GMDSS AND SAR SPANISH FOCUS 1999.DOCCD/SWPU/TT-CD/vf 4/99

El Sistema Mundial de Socorro y el Convenio SAR, son importantísimos para la seguridad marítima y están proyectados para garantizar que toda emergencia marítima sea respondida de forma eficaz.

En consecuencia, es prioritario tener muy en cuenta los siguientes conceptos:

1.- Escucha Canal 16: El Sistema Mundial de Socorro, basa su eficacia en los canales y frecuencias analógicos.

2.- Código Alfanumérico Hexadecimal: El responsable de la guardia de navegación y/o radiocomunicaciones, debe ser consciente de lo que ocurre una vez activada una Radiobaliza, manual o automáticamente.

3.- Una Radiobaliza, no produce ningún tipo de retraso en la decodificación de sus datos, sino que es un proceso científicamente controlado y instantáneo por los satélites Leosar y Geosar.

4.- La perfecta comprensión del ciclo de una Radiobaliza:

a.- Activación.

b.- Container balsa salvavidas.

c.- Metodología balsa salvavidas: RESART y Equipo VHF.

5.- Tiempos de respuesta:

a.- De los buques en la mar.

b.- De los medios activados desde tierra..

III.- Centros de Coordinación de Salvamento.

La Organización Marítima Internacional (OMI) a través de las Resoluciones y Recomendaciones de sus Comités y Subcomités, resuelve que los Centros de Coordinación de Salvamento de SASEMAR deberán estar bien adiestrados en todos los procesos SAR (Búsqueda y Rescate) y plenamente familiarizados con los planes SAR aplicables.

Referencia: NIPO: 076-09-100-9 (edición papel) ISBN: 978-84-9781-488-1 Depósito Legal: M-17218-2009 Imprenta Ministerio de Defensa Tirada: 1.200 ejemplares Fecha de edición: abril 2009 NIPO: 076-09-099-6 (edición en línea)

Los Centros de Coordinación de Salvamento deben recoger toda la información acerca de las situaciones de emergencia, desarrollar planes de acción acertada y realizable y agilizar y coordinar los recursos con los cuales llevar a cabo las misiones SAR.

Los planes de operación mantenidos por los Centros de Coordinación, suministrarán información para asistir en estos esfuerzos.

Las guías para las obligaciones de los Centros de Coordinación incluirán:

Obtener y evaluar toda la información de la emergencia.

Determinar el tipo de equipamiento de emergencia que lleva a bordo la embarcación perdida o en peligro y estar informados de las condiciones atmosféricas reinantes.

Si es necesario, asegurarse de los movimientos y posiciones de los buques y alertar a los buques en las áreas de búsqueda para realizar el rescate, extremar la vigilancia y/o mantener escucha radio en las frecuencias apropiadas para facilitar las comunicaciones con las unidades SAR.

Marcar el área de búsqueda y decidir los métodos y unidades a ser utilizadas.

Desarrollar el plan de acción de búsqueda (y el plan de rescate según sea apropiado) por ejemplo asignar las áreas de búsqueda.

Destacar las unidades SAR y designar las frecuencias de comunicación en el lugar del siniestro.

Informar al jefe del Centro de Coordinación de Salvamento del plan de acción de búsqueda.

Coordinar la operación con los Centros de Salvamento adyacentes cuando sea apropiado; planificar instrucciones y toma de informes con el personal SAR; evaluar toda la información de cualquier vía y modificar el plan de búsqueda cuando sea necesario.

Coordinar la toma de combustible de las aeronaves y, para búsquedas prolongadas, tomar las medidas necesarias para dar descanso al personal SAR.

Organizar el suministro de víveres a los supervivientes.

Mantener en orden cronológico y veraz los informes actualizados en planos, cuando sea necesario, de todos los procedimientos.

Suministrar informes del progreso.

Recomendar al jefe del Centro Coordinador de Salvamento el abandono o suspensión de la búsqueda; dar finalizada la labor de las unidades SAR cuando su asistencia ya no es necesaria; notificar a las Autoridades de investigación de los accidentes.

Si es aplicable, notificar al País de registro de la unidad accidentada en razón con los acuerdos establecidos.

Preparar el informe final del resultado de la operación.

IV.- Directiva 2009/18/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, por la que se establecen los principios fundamentales que rigen la investigación de accidentes en el sector del transporte marítimo y se modifican las Directivas 1999/35/CE del Consejo y 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo.

Punto 4.

En virtud de lo dispuesto en el artículo 2 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 10 de diciembre de 1982 (en lo sucesivo, «la CNUDM») el Estado ribereño tiene derecho a investigar las causas de cualquier siniestro marítimo que se produzca en su mar territorial y pueda plantear un riesgo para la vida humana o el medio ambiente, o en el que intervengan las autoridades de búsqueda y salvamento del Estado ribereño, o que afecte de cualquier otro modo a dicho Estado.

Punto 5.

En virtud de lo dispuesto en el artículo 94 de la CNUDM, todo Estado del pabellón adoptará las medidas necesarias para que una o varias personas debidamente calificadas investiguen todos los siniestros o incidentes de navegación en alta mar o que presidan las correspondientes investigaciones.

Punto 7.

El Código para la aplicación de los instrumentos obligatorios de la OMI anejo a la Resolución A.996 (25) de la Asamblea de la OMI, de 29 de noviembre de 2007, recuerda que los Estados del pabellón están obligados a garantizar que las investigaciones en materia de seguridad marítima sean llevadas a cabo por investigadores debidamente cualificados, competentes en los aspectos relacionados con los siniestros e incidentes marítimos. Dicho Código también exige que los Estados del pabellón estén en condiciones de facilitar investigadores cualificados a ese fin, con independencia de la localización del siniestro o incidente.

Punto 9.

Se ha reconocido a la gente de mar como una categoría especial de trabajadores y, dada la naturaleza globalizada de la industria naviera y las diferentes jurisdicciones con las que pueden estar en contacto, necesitan una protección especial, particularmente en lo que se refiere a sus contactos con las autoridades públicas. En beneficio de una mayor seguridad marítima la gente de mar debe poder confiar en recibir un trato justo en caso de accidente marítimo. Deben respetarse sus derechos humanos y su dignidad en todo momento y todas las

investigaciones de seguridad deben realizarse de manera justa y diligente. Por ello, los Estados miembros deben, de conformidad con sus legislaciones nacionales, tener en cuenta en mayor medida las disposiciones pertinentes de las Directrices de la OMI sobre el trato justo de la tripulación en caso de accidente marítimo.

Punto 13.

Es de vital importancia realizar de una manera imparcial las investigaciones de seguridad de siniestros e incidentes en los que hayan intervenido buques de navegación marítima, u otros buques en puertos u otras zonas marítimas restringidas, para establecer eficazmente las circunstancias y las causas de tales siniestros o incidentes. Por eso esas investigaciones deben ser llevadas a cabo por investigadores cualificados bajo el control de un organismo o entidad independiente dotado de las competencias necesarias, con objeto de evitar cualquier posible conflicto de intereses.

Punto 26.

Habida cuenta de que el propósito de las investigaciones técnicas de seguridad es prevenir siniestros e incidentes marítimos, las conclusiones y las recomendaciones sobre seguridad no deben en ningún caso determinar la responsabilidad ni atribuir la culpa.

Artículo 1 Punto 2.

Las investigaciones que se lleven a cabo en virtud de la presente Directiva no perseguirán la determinación de responsabilidad, ni la atribución de culpa. No obstante, los Estados miembros garantizarán que el organismo o entidad de investigación (en lo sucesivo, «el organismo de investigación») no se abstenga de informar plenamente acerca de las causas del siniestro o incidente marítimo porque de sus resultados pueda inferirse determinada culpa o responsabilidad.

ANEXO I

- 2.4. Intervención de las autoridades en tierra y reacción de los servicios de emergencia
 - ¿Quién ha intervenido?
 - Medios utilizados.
 - Rapidez de la reacción.
 - Medidas adoptadas.
 - Resultados obtenidos.

V.- ADOPCIÓN DEL CÓDIGO DE NORMAS INTERNACIONALES Y PRÁCTICAS RECOMENDADAS PARA LA INVESTIGACIÓN DE LOS ASPECTOS DE SEGURIDAD DE SINIESTROS Y SUCESOS MARÍTIMOS (Mayo 2008) BOE Núm. 272 Miércoles 11 de noviembre de 2009 Sec. I. Pág. 94719

Organización Marítima Internacional

(CÓDIGO DE INVESTIGACIÓN DE SINIESTROS)

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA, RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

TOMANDO NOTA con inquietud de que, pese a los esfuerzos de la Organización, continúan produciéndose graves siniestros y sucesos marítimos que ocasionan la pérdida de vidas y buques y la contaminación del medio marino,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de que la seguridad de la gente de mar y de los pasajeros y la protección del medio marino pueden mejorarse mediante informes precisos y puntuales que indiquen las circunstancias y las causas de los siniestros y sucesos marítimos,

TOMANDO NOTA ASIMISMO de la importancia de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, hecha en Montego Bay el diez de diciembre de 1982, y del derecho marítimo internacional consuetudinario,

TOMANDO NOTA ADEMÁS de las obligaciones de los Estados de abanderamiento en virtud de lo dispuesto en la regla I/21 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (en adelante "el Convenio"), en el artículo 23 del Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, y en el artículo 12 del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 en el sentido de investigar los siniestros y comunicar a la Organización los resultados pertinentes de la investigación,

TOMANDO EN CONSIDERACIÓN la necesidad de que se investiguen todos los siniestros marítimos muy graves

TOMANDO EN CONSIDERACIÓN TAMBIÉN las Directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo (resolución A.987 (24)),

HABIDA CUENTA de que la investigación y el correcto análisis de los siniestros marítimos pueden conducir a un mejor conocimiento de las causas de dichos siniestros y a que se adopten en consecuencia medidas correctivas, entre ellas una mejor formación para mejorar la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio marino,

RECONOCIENDO la necesidad de contar con un código que, hasta donde lo permitan las leyes nacionales, brinde un enfoque común para la investigación de siniestros y sucesos marítimos, con el objetivo de prevenir siniestros y sucesos marítimos en el futuro,

RECONOCIENDO TAMBIÉN el carácter internacional del transporte marítimo y la necesidad de que los gobiernos con intereses de consideración en un siniestro o suceso marítimo colaboren entre sí para determinar las circunstancias y las causas del mismo,

TOMANDO NOTA de la resolución MSC por la cual adoptó enmiendas al capítulo XI-1 del Convenio con miras a imprimir carácter obligatorio en virtud del Convenio a las partes I y II del Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos;

HABIENDO EXAMINADO en su [84º] periodo de sesiones el texto del Código de Investigación de Siniestros propuesto, APRUEBA el Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos (Código de Investigación de Siniestros), cuyo texto se adjunta en el anexo de la presente resolución;

VI.- Capítulo 26

REAPERTURA DE INVESTIGACIONES

Todos estos " factores causales " no figuran en el Dictamen de la Comisión de Investigación, cuando **deberían constar por obligado cumplimiento.**

1.- Decodificación del Código Alfanumérico Hexadecimal de la Radio Baliza del Nuevo Pepita Aurora (Centro Aeroespacial de Maspalomas).

2.- Carpeta de los partes operativos de Radiocomunicaciones y Coordinación del Salvamento del Centro Nacional y Centro Zonal de Madrid y Tarifa (Sasemar).

3.- Diario de Radiocomunicaciones de Tarifa Radio (Telefónica).

BALSAS. Resolución de la Dirección General de la Marina Mercante para el cambio de las especificaciones técnicas de los containers de balsas salvavidas tras el naufragio del pesquero O´Bahia.

Ausencia de los comparecientes:

- 1.- Director General de la Marina Mercante Don Felipe Martinez Martinez.
- 2.- Directora de Sasemar Doña Pilar Tejo.
- 3.- Subdirector General de la Marina Mercante Don Francisco Suarez Llanos.
- 4.- Jefe del Area de Radiocomunicaciones de la Dirección General de la Marina Mercante Don José Antonio Alonso Bernal.
- 5.- Jefe de la Estación Aeroespacial de Maspalomas.
- 6.- Jefe del Centro Nacional de Coordinación de Salvamento de Madrid.
- 7-- Jefe del Centro de Coordinación de Salvamento de Tarifa:
- 8.- Presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Marítimos.
- 9.- Jefe del Servicio Marítimo de Telefónica.

26.1 El Estado o Estados que hayan llevado a cabo una investigación sobre seguridad sobre seguridad marítima examinarán de nuevo sus resultados y considerarán la posibilidad de volver a abrir la investigación cuando se presenten nuevas pruebas que puedan alterar materialmente el resultado y las conclusiones alcanzadas.

26.2 Cuando se presenten al Estado o Estados que hayan llevado a cabo una investigación sobre seguridad marítima nuevas pruebas importantes relacionadas con un siniestro o suceso marítimo, procederá hacer una evaluación completa de dichas pruebas, la cual se remitirá a los demás Estados con intereses de consideración para que aporten la contribución apropiada.

VII.-

25.4 Cuando así lo permita la legislación nacional del Estado que elabore el informe de la investigación sobre seguridad marítima, deberá evitarse que el proyecto de informe o el informe final puedan presentarse como pruebas en procedimientos relacionados con el siniestro o suceso marítimo susceptibles de conducir a la adopción de medidas disciplinarias, inculpación penal o a la determinación de responsabilidad civil.

Conclusión

En consecuencia con todo lo anterior, y a juicio de esta peritación y tras estudiar el expediente de la Comisión de Investigación sobre el Naufragio del buque Nuevo Pepita Aurora, estamos en posición de afirmar con seguridad cercana al 99,99% en relación a lo anteriormente relatado que el Informe Final de la Comisión de Investigación no cumplieron con las Normativas Nacionales e Internacionales de Seguridad Marítima al efecto.

Conclusiones y recomendaciones de la Marina Mercante han planteado realizar un simulacro del accidente en las piscinas e instalaciones del Canal de Experiencias Hidrodinámicas de El Pardo (CEHIPAR), un órgano que ya realizó pruebas a otros barcos siniestrados de iguales características al Nuevo Pepita Aurora, como fueron el O Bahía, Siempre Casina o Nuevo Pilín, pesqueros hundidos desde 2004, donde los dispositivos técnicos del Canal de Experiencias detectaron falta de estabilidad sobre todo en mala mar de popa, evidenciándose una "falla en su diseño y construcción".

Nuestra investigación esta conformada por técnicas científicas y analíticas e infraestructura tecnológica cuyo objetivo es identificar, preservar, analizar y presentar información almacenada en medios digitales de los organismos implicados sobre siniestros

marítimos y la seguridad en la Mar que permitan determinar la posible relación entre las normativas y el siniestro, estos procedimientos cumplen con los requerimientos legales necesarios como lo es la Cadena de Custodia en sus propios organismos oficiales y sus páginas Web tras comprobar técnicamente que no haya sido alterada o manipulada la misma.

Adquisición de Imagen Forense en Siniestros Marítimos: Una Imagen Forense es una copia exacta y fiel de la Normativa a analizar, requiere de ciertos procesos que permiten validar su integridad con el paso del tiempo, lo cual asegura que es exactamente igual a la original.

Análisis Forense Digital en Siniestros Marítimos: Es el estudio de la información contenida en una imagen forense o sobre páginas Web (que reproducen fielmente las normativas, nacionales, internacionales, relacionadas con la investigación y siniestros marítimos, etc.), que permitirá investigar y encontrar pruebas dentro de la propia normativa al efecto relacionada con los siniestros en la Mar.

Inteligencia Forense en Internet aplicada a Siniestros Marítimos: Este servicio se realiza teniendo el Internet como medio de investigación para conocer patrones de conducta, en siniestros marítimos, naufragios, normativas, ubicación de los mismos, organizaciones, empresas, personas, tendencias, planes de contingencias, oportunidades y amenazas contra la seguridad en la Mar.

Resguardo Forense de Evidencia Digital en Siniestros Marítimos: Existen situaciones donde es necesario resguardar de una forma segura tanto las imágenes forenses como los medios originales que son parte de las investigaciones, de tal manera que la información contenida en ellos no sea alterada de ninguna forma antes de llegar a su punto de destino, Gobiernos, Juzgados, Administraciones, Abogados, Agencias etc..

Esta es mi opinión que gustoso someto a cualquier otra mejor fundada pericialmente, en A Coruña, a 16 de Septiembre de 2012,

Miguel Delgado González

Antonio Salgado Clavo

Presidente Pladesemapesga

Vicepresidente Pladesemapesga

Antonio Salgado Clavo, con DNI, xx.xxx.xxx-xx y Código Fiscal de Pladesemapesga Nif: G-70321807 - Registro 2012/016402 y Domicilio en C/ Juan Castro Mosquera 28 2º Dcha C.P 15 005 A Coruña y domicilio particular en C/ xxxxxxx N° xx-xº-xxx. C.P. xxxxx xx xxxx, de A Coruña y teléfono 981 666 333

Oficial de la Marina Mercante de 1ª Clase en el Servicio Marítimo de Telefónica (Radios Costeras) 25 años.

Titulado Superior de la Marina Civil (Radio Electrónica Naval)

Titulado Superior del Certificado de Operador General del Sistema Mundial de Socorro, con miles de horas operativas.

Jefe de Operaciones Radioeléctricas desde el año 1970 al 75, en los buques, Río Tajo, Lago Victoria, Lago Sanabria, Segre, y Proas de las navieras, Marcosa, Lagos, Pinillos y Proas.

Operador Especialista en Radiotelegrafía, VHF, Onda Media, Onda Corta, Sistema Mundial de Socorro, Operador especialista de las Radios Costeras de Algorta (Vizcaya), Vigo, (Alcabre y Sayanes), Madrid Centro Diana, Griñón y A Coruña.

Jefatura Interina de Radio Costera Vigo radio (Alcabre y Sayanes).

Delegado en Galicia de la Asociación de Oficiales Radio electrónicos de la Marina Mercante (Are).

Secretario General de la Asociación Internacional de Oficiales Radio electrónicos de la Marina Mercante (Roia).

Vicepresidente de la Asociación Española de la Marina Civil (AEMC).

Implicado en Investigaciones de Accidentes Marítimos:

Coordina y Dirige desde hace 20 años, un equipo de investigación de la Marina Mercante de las Secciones de Puente, Máquinas y radio, que investiga la siniestrabilidad marítima y sus medidas correctoras, para varios gobiernos y la OMI (Organización Marítima Internacional).

Peritaciones más destacadas, realizadas en distintos juzgados, de siniestros marítimos, destacando por su repercusión humana y social la del Yate Español, Quechulo, Prestige y Mar Egeo, Nuevo Lilín, O"Baía, Nuevo Enrique El Morico, Siempre Casina, etc.

Ponencias en Medios de Comunicación

Director del Programa "Mar Abierta" en el Canal 60 TV La Coruña.

Director del Programa Guarda Costas en Radio Oleiros, La Coruña

Colaborador y Comentarista habitual del programa Españoles en la Mar de RTVE.

Responsable de la Presentación y Divulgación para Galicia del Sistema Mundial de Socorro, por encargo expreso de la Dirección General de la Marina Mercante en el año 2007 con varias menciones por los excelentes resultados.

Comparecencia como especialista en varias Comisiones de Investigación.

Destacando por su relevancia mediática en el Parlamento de Galicia, en la Comisión de Investigación del siniestro del Buque Prestige.

En el Congreso de los Diputados por la misma catástrofe como ponente para ilustrar a sus Señorías sobre el accidente marítimo.

Portavoz del Grupo de Expertos no Gubernamentales en Salvamento Marítimo. (Pladesemapesga).

Vicepresidente de la Plataforma en Defensa del Sector Marítimo Pesquero de Galicia. (Pladesemapesga)

www.pladesemapesga.com .

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

Acerca de: la Plataforma en Defensa del Sector Marítimo Pesquero de Galicia es una asociación no lucrativa, Nif: G-70321807 - Registro 2012/016402 . con más de 7.000 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 comparten 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 www.plataformaendefensadelsectormaritimopesquerodegalicia.com