



Pladesemapesga

Plataforma en Defensa do Sector Marítimo Pesquero de Galicia

[Adjunto Nota de Prensa juicio del Prestigio PLADESEMAPESGA 5/11/2012](#)

LAS RESPUESTAS A GRANDES DESASTRES HUMANOS

El 17 de septiembre de 2001, arrivaba a la ciudad de La Coruña, el Secretario General de la Organización Marítima Internacional (OMI) William O'Neal.

El motivo no era otro que participar en unas Jornadas de Seguridad Marítima organizadas por la Dirección General de la Marina Mercante y la Xunta de Galicia.

Los Oficiales Radioelectrónicos de la Marina Mercante, alertaron a los medios de comunicación, advirtiéndoles de que en el programa de estas jornadas no se contemplaba el comportamiento del Sistema Mundial de Socorro y las posibles medidas correctoras que con caracter de urgencia reclamaba este colectivo, dada la poca fiabilidad del Sistema.

El objetivo, era denunciar el fraude a la Seguridad Marítima que significaba obviar el Sistema Mundial de Socorro y que la organización de estas jornadas vendió como algo infalible por su fiabilidad.

El objeto de este estudio no es otro que, demostrar con datos contrastados, que el Sistema Mundial de Socorro, significó y está significando un altísimo riesgo para la Seguridad de la Vida Humana en la Mar.

Fallan los Subsistemas, fallan los Métodos, fallan las instalaciones terrenas en países ricos y pobres, fallan los centros de salvamento, fallan las bases de datos, falla la formación, fallan los instructores, los formadores, los evaluadores ... es decir, falló y continúa fallando el FACTOR HUMANO ¡ PERO EN TIERRA !... falló y falla quien programó un Sistema Mundial de Socorro imposible de asumir por el FACTOR HUMANO EN LA MAR.

La Organización Marítima Internacional (OMI) puso en marcha el Sistema Mundial de Socorro, de forma absolutamente parcial poniendo en riesgo la Seguridad de la Vida Humana en la Mar.

Basta ya de triunfalismos, basta ya de hablar de las 18.000 vidas salvadas por los Sistemas COSPAS-SARSAT, basta ya de infalibilidades ...hablemos de los muertos, de los desaparecidos, hablemos de las investigaciones de accidentes, de las lecciones aprendidas, de las medidas correctoras, hablemos en definitiva de todos aquellos que sin ningún tipo de CUALIFICACION NI EXPERIENCIA DEL SISTEMA MUNDIAL DE SOCORRO, programan la formación del hombre de la mar y dirigen y coordinan los salvamentos.

Alguien tendrá que ser responsable de la muerte de mil seres humanos en aguas del Mar Rojo.

Argelia avisó a Egipto de la activación de la Radio Baliza del ferry Al Salam Boccaccio 98 ¡ 17 veces ! siendo el Tiempo de Respuesta de ¡ 7 horas y 38 minutos ! ...

Quien vendió como infalibles los Subsistemas y Métodos del Sistema Mundial de Socorro, tiene un nombre :

William O'Neal, Secretario General de la Organización Marítima Internacional (OMI) el 1 de febrero de 1999, fecha de la entrada en funcionamiento del Sistema Mundial de Socorro.

He aquí, una muestra de todo lo que decimos ...

LA VOZ DE GALICIA, 17 DE SEPTIEMBRE DE 2001.

MARITIMA

«Los beneficios del sistema mundial de socorro son mayores que los problemas»

William O'Neill, secretario general de la Organización Marítima Internacional.

En los once años que lleva al frente de la Organización Marítima Internacional (OMI), organismo de la ONU responsable de mejorar la seguridad en el mar y luchar contra la contaminación, se ha convertido en toda una institución a nivel mundial. Ayer arribó a Santiago tras un duro viaje desde Hong Kong para participar en las jornadas sobre seguridad marítima que hoy comienzan en A Coruña. «Estoy aquí para apoyar estas jornadas y para reconocer la contribución de España en la OMI». O'Neill afirma sin dudar que el principal objetivo en materia de seguridad para los próximos años será mejorar la formación de los marineros.

(MANUEL BLANCO | A CORUÑA)

William O'Neill destacó ayer «el papel de España en el seno de la OMI. Lo más fácil es quejarse sobre lo que pasa, pero lo que necesitamos, que es lo que está haciendo España, es implicarse y proponer soluciones a los problemas dentro de la organización».

-¿Cuáles son los objetivos relacionados con la seguridad marítima en los que la OMI está poniendo especial dedicación en la actualidad?

-Estamos interesados en que se pongan en funcionamiento las normativas e instrumentos sobre seguridad marítima que hemos desarrollado. En primer lugar, el nuevo convenio de formación, titulación y guardia para la gente del mar, que comenzará a aplicarse en febrero próximo. El segundo aspecto a implementar es el ISM, el código de seguridad marítima, toda vez que la mayoría de los accidentes se deben a errores humanos. Intentamos que la combinación de ambos instrumentos se revele como un mecanismo eficaz para paliar los accidentes en el mar. También hemos puesto mucho énfasis en aspectos relacionados con los temas de construcción naval y el equipamiento de los buques.

-La OMI se ha visto obligada a compaginar la entrada en vigor del nuevo sistema mundial de socorro con el tradicional debido a problemas como el de las falsas alertas. ¿Se han resuelto ya?

-Hay que decir primero que la implementación del SMSSM ya no hay quien la pare. No obstante, sí es cierto que existe un problema con las falsas alarmas en el que el comité de navegación de la OMI está trabajando en estos momentos. Estos obstáculos técnicos se pueden

deber a la mala formación del personal de a bordo o a fallos en los equipos, pero, en todo caso, se ha logrado reducir el número de avisos en falso. No obstante, los beneficios que se derivan de la puesta en marcha de este nuevo sistema de socorro son mucho mayores que los problemas. Con la formación adecuada, se trata de un sistema muy fiable.

LA VOZ DE GALICIA, 1 DE JULIO DE 2001.

MARÍTIMA

El 76% de las alertas que movilizan a los equipos de salvamento son falsas.

Los oficiales de radio instan a la Administración a aplicar las leyes internacionales y penalizar el uso incorrecto del sistema de socorro.

De las 591 señales de alerta de radiobalizas, llamadas selectivas digitales o del satélite Inmarsat que los centros de salvamento marítimo españoles recibieron en el año 2000, 451 fueron falsas alarmas. Ese porcentaje de errores se ha rebajado con respecto a anteriores ejercicios, pero no lo suficiente para otorgar al nuevo sistema mundial de socorro la fiabilidad que se merece. Los profesionales de la comunicación marítima opinan que ha llegado la hora de poner remedio a ese caos que pone en serio riesgo la eficacia de los rescates y apuestan por penalizar las infracciones que se producen.

(ESPE ABUÍN | A CORUÑA).

Decenas de muertos después, las administraciones marítimas se han sentado a estudiar las causas de los accidentes y, sobre todo, a buscar remedio a la siniestralidad en el mar. Pero mientras las autoridades políticas eligen la vía de los trajes de supervivencia, los chalecos salvavidas y las revisiones de buques en activo, los oficiales de radio, los maquinistas y otros colectivos que enarbolan como aval la experiencia práctica aluden a que se está descuidando el primer eslabón de la seguridad marítima: la comunicación. Y en este sentido, algo está fallando.

El 76% de las alertas de radiobalizas o llamadas selectivas digitales (LSD) recibidas en los centros de salvamento fueron falsas alarmas. Al margen del alto coste que un despliegue de medios inútil lleva aparejado -unos diez millones de pesetas-, la propia Organización Marítima Internacional (OMI) reconoce que esas falsas alarmas menoscaban la credibilidad del sistema.

Recomendaciones

A juicio de los oficiales de radio y de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT), el primer paso para remediar la situación es familiarizar a los patrones y capitanes con los equipos del sistema mundial de socorro. Al mismo tiempo, obligar a los

buques a navegar con el canal de 16 o el 2182-frecuencias internacionales de socorro-sintonizados, pues está comprobado que no siempre se hace. Otra sugerencia es que se aplique el reglamento de la UIT, que recoge la conveniencia de formar al usuario en el manejo y mantenimiento de los equipos de socorro con la realización de pruebas periódicas. «Sólo así se podrá determinar por qué falla el sistema», dicen.

El colectivo no exime a las autoridades de responsabilidad, pues, aparte de no tener conocimiento del sistema, «como quedó patente en la colisión del Zafir y el Espresso di Catania, permiten que las «falsas alarmas continúen impunes», señala Antón Salgado, ex-secretario general de la Asociación de Oficiales Radioelectrónicos de la Marina Mercante (Roia). Salgado añade que esa solución ya se adoptó en Alaska, por ejemplo, donde las falsas alarmas están tipificadas como delito y se penalizan con penas de prisión y multas.

Los operadores de radio también ponen de relieve el desconocimiento del que hacen gala los responsables de la seguridad. Así, sugieren que hagan un repaso del sistema mundial de socorro y sus subsistemas y descubrirán el transpondedor de radar, un aparato que debe ir incluido en las balsas salvavidas y constituye un método vital para la localización de embarcaciones en peligro. Las radiobalizas personales son, por tanto, «redundantes».

LA VOZ DE GALICIA, 4 DE JUNIO DE 2002.

MARÍTIMA

Critican al PP gallego por obviar el alto coste de las falsas alarmas

(REDACCIÓN | A CORUÑA).

Los oficiales radioelectrónicos criticaron duramente al Gobierno gallego por desentenderse del alto coste que ocasionan al erario público las falsas alarmas del sistema mundial de socorro y seguridad marítima. Los diputados del PP de la comisión de Pesca del

Parlamento rechazaron la pasada semana una moción del BNG en la que se instaba al Ejecutivo a presionar a Marina Mercante para que se mantuviese la escucha continuada en las frecuencias de socorro después del 2005, fecha en la que está programada su supresión.

Ante la reacción del Ejecutivo gallego, los oficiales de radio expondrán sus quejas al delegado del Gobierno en Galicia, Arsenio Fernández de Mesa, al que trasladarán amplia información «que demuestra la ineficacia del sistema de socorro y su fracaso tanto en el plano organizativo como en el administrativo».

LA VOZ DE GALICIA, 17 DE FEBRERO DE 2002.

MARÍTIMA PESCA.

Oficiales de radio dicen que el sistema de socorro no reconoce a los barcos gallegos.

El colectivo asegura que los retrasos en la actualización de los datos genera deficiencias que ponen en peligro a los tripulantes.

Oficiales radioelectrónicos de la Marina Mercante aseguran que hay barcos gallegos que, a pesar de estar dotados de la tecnología necesaria para operar en el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (SMSSM), no están dados de alta en las bases de datos correspondientes, de tal forma que, cuando lanzan un aviso de emergencia, lo único que reciben las radios costeras es el número de identificación del barco (MMSI), pero no el nombre para poder contactar con él y verificar si existe una emergencia. A juicio de este

colectivo de profesionales, esta circunstancia supone un serio peligro para los tripulantes de los buques.

(ESPE ABUÍN | A CORUÑA).

El colectivo de oficiales radioelectrónicos de la Marina Mercante es tajante: «El sistema mundial de socorro no sólo ha fallado técnicamente, sino también a nivel administrativo», sentencia. Los profesionales aseguran que hay buques gallegos que faenan en aguas comunitarias que, pese a disponer de la tecnología adecuada para operar con el nuevo método de socorro, no están dados de alta en las bases de datos correspondientes, las del sistema mundial y las de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT). Citan como ejemplo el caso del Lembranza , un pesquero de A Coruña, del que no hay constancia en las radios costeras. Como tampoco había del Kabou , el barco luso que el 30 de enero se incendió frente a A Coruña.

Y es que el problema no atañe sólo a España, sino que tiene implicaciones a nivel internacional: «No existe una base de datos global, similar a la que permite y controla el uso de tarjetas de crédito en todo el mundo», dicen.

Los oficiales de radio aseguran que la flota pesquera que faena en el Gran Sol «corre un grave riesgo por la irresponsabilidad de la Administración marítima». Y es que, según mantienen, la Dirección General de la Marina Mercante no ha actualizado los datos de los buques que disponen de la tecnología digital. En este sentido, se remiten a lo ocurrido hace unos meses, cuando las radios costeras recibieron una llamada de alerta desde el puerto de Vigo que, según los archivos, correspondía al pesquero Bradomín , buque que no daba acuse de recibo. Esto se debía a que, en realidad, el número de identificación estaba asignado al Soroya , embarcación de Transmediterránea que estaba haciendo pruebas en el astillero de construcción.

Lentitud burocrática

El colectivo demanda una voluntad firme para poner fin a estos desmanes. Apelan a la Administración para que mejore la formación de los usuarios del sistema mundial de socorro, que enmiende la lentitud burocrática y que institucionalice el hábito de que los barcos que disponen de los aparatos digitales comprueben a la salida de puerto si están incluidos o no en las bases de datos.

MARÍTIMA

OCURRENCIAS Y REVÁLIDAS

La vara de medir las ocurrencias por parte del Gobierno español son contradictorias. La ocurrencia de Fernández Trocóniz fue objeto de un debate y el diputado presentó su dimisión. La del propio Gobierno al apoyar el Sistema Mundial de Socorro pasa desapercibido y sus asesores permanecen en sus puestos.

Para el Ejecutivo, el nuevo sistema es un perfeccionamiento de las comunicaciones marítimas que se está utilizando con eficacia hasta la fecha y no provoca muchas falsas alarmas. Valoraciones de este tipo demuestran que la tecnología ha superado los conocimientos de los técnicos de la Dirección General y el ministro de Fomento debería tomar cartas en el tema.

El segundo aniversario del hundimiento del Zafir debe servir como referencia de análisis y ceses de altos cargos de las administraciones marítimas central y autonómica que, por lo demostrado, no han superado la reválida marítima. Antón Salgado, ex-secretario de la Asociación Internacional de Oficiales Radioelectrónicos.

LA VOZ DE GALICIA, 28 DE OCTUBRE DE 2001.

MARÍTIMA

El rescate de un buque enfrenta a Salvamento con las radios costeras.

Los funcionarios que atienden las frecuencias de socorro afirman que fueron desplazados del operativo.

El operativo desarrollado la semana pasada para rescatar a un buque finlandés que se vio en apuros a causa de un corrimiento de carga a 333 millas de las costas gallegas -en área de responsabilidad portuguesa- ha desatado un enfrentamiento entre dos de los eslabones implicados en la salvaguarda de la vida humana en la mar: Salvamento Marítimo y las estaciones costeras de radio. Según denuncian los funcionarios del segundo organismo, recibieron órdenes de abandonar el operativo cuando intentaban contactar con los barcos de los alrededores. Salvamento niega que hubiese intención de apartarles.

(ESPE ABUÍN | A CORUÑA).

Podría tratarse de un rifirrafe sin trascendencia si no se tratase de dos organismos vitales para la seguridad de la vida humana en la mar. Fuentes de las estaciones costeras mantienen que los coordinadores del Centro de Salvamento de Madrid les dieron órdenes de abandonar las operaciones de rescate del buque finlandés Traden -que había remitido un socorro a la costera de A Coruña a causa de un corrimiento de carga-, después de comunicar la alerta y difundirla entre los barcos que se encontraban cerca del mercante.

Fuentes de Salvamento niegan la versión de la costera y afirman que no hubo prohibición alguna, sino que, en aras de una mayor eficacia, los portugueses delegaron la coordinación en favor de Salvamento español y el funcionario que estaba al frente «decidió qué medios eran los más adecuados y, en este caso, resultó ser la comunicación vía satélite» y la actuación del Ría de Vigo.

Los oficiales de radio de las costeras aducen que, según el pacto firmado entre Marina Mercante, la Sociedad Salvamento Marítimo Español (Sasemar) y Telefónica - adjudicataria del sistema móvil marítimo-, son las radios costeras las encargadas de dirigir el tráfico de socorro, por lo que entienden la orden de retirarse como «un atropello y un atentado brutal a la seguridad de la vida humana en la mar», explican los denunciantes.

Sasemar apunta que hay que «usar los mejores medios en cada momento y es el coordinador del operativo, en este caso el jefe de Salvamento, el que decide», sentencian fuentes del organismo de rescate.

Fallos en la coordinación

Aunque el Traden llegó a su destino sin pérdidas humanas ni materiales, el caso deja entrever que existe un problema de coordinación y que podría estar relacionado con la

duplicidad de los canales de comunicación y la convivencia de los medios del convenio internacional para la seguridad de la vida humana en la mar (Solas) y los del nuevo Sistema Mundial de Socorro.

Según algunos profesionales hay una serie de lagunas que ponen en serio riesgo a los marineros. Que no haya un órgano sancionador propicia que los errores queden impunes: «Los siniestros en la mar no se investigan, los errores no se pagan, nadie dimite ni asume responsabilidades», sentencia Antón Salgado, ex-secretario general de la asociación de oficiales de radio (ROIA).

En La Coruña a 17 de octubre de 2012
Fdo : Antón Salgado Clavo
Portavoz 981 666 333

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 8.000 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