



Pladesemapesga

Plataforma en Defensa do Sector Marítimo Pesquero de Galicia

Anexo Nota de Prensa PLADESEMAPESGA, Juicio Prestige 17-1-2013 “fracaso colectivo”

Pladesemapesga lo advirtió el 11 de diciembre de 2012. **Procedimientos operativos generales del Plan Nacional**

3.1. Información inicial sobre el suceso

3.1.1. Al objeto de poder evaluar correctamente la situación y diseñar el “Plan Operativo” más adecuado, es necesario contar con una información inicial donde se recojan los datos más relevantes sobre el suceso y la contaminación producida, posteriormente, de acuerdo con las observaciones visuales y electrónicas realizadas se modificarán y ampliarán esos datos. Al final de esta Sección, en el Anexo, se incluye el modelo unificado de “Informe sobre Contaminación Marina (POLREP)”.

3.1.2. Este documento deberá ser cumplimentado por el propio observador del suceso o por el organismo, autoridad, organización, entidad o empresa que haya tenido conocimiento del mismo y remitido urgentemente al Centro Nacional de Coordinación de Salvamento y Lucha contra la Contaminación (GNCS-LCC) o al Centro de Coordinación Regional de Salvamento Marítimo y Lucha contra la Contaminación (CRCS-LCC) de la zona afectada.

3.1.3. En el caso de que el observador sea una persona privada o perteneciente a una organización o empresa que no disponga del modelo unificado POLREP, será el CNCS-LCC quien lo cumplimente, solicitando para ello los datos precisos al comunicante.

3.2. Acciones inmediatas a emprender por el CNCS-LCC

3.2.1. Transmitir la información recibida a la Subdirección General de Seguridad Marítima y Contaminación, de la Dirección General de la Marina Mercante, y a la Dirección de Operaciones de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima.

3.2.2. Una vez constituida la Dirección de las Operaciones, se pondrá a disposición de la misma para retransmitir las instrucciones que reciba de ésta a sus destinatarios.

3.2.3. Poner en conocimiento de los hechos al Subdelegado del Gobierno correspondiente y a las autoridades autonómicas de la zona o zonas contaminadas o que pudieran estar afectadas de algún modo por el derrame, de acuerdo con el Procedimiento de Actuación establecido para este tipo de emergencias.

3.2.4. Alertar a las Capitanías Marítimas de las zonas afectadas.

3.2.5. Si el suceso ha ocurrido en una zona fronteriza con otro país, se establecerá conexión con su Centro Nacional o Regional correspondiente, para alertar a las autoridades y al objeto de determinar, entre las autoridades competentes de ambos Gobiernos las acciones conjuntas a realizar, si existe un Acuerdo Regional con dicho país.

3.2.6. Si el causante del derrame es un buque identificado y se encuentra en la mar, se procurará establecer contacto con él a través de uno de los siguientes procedimientos:

a) El sistema radio-costero nacional, el cual determinará el procedimiento de comunicación con el buque más adecuado.

b) Utilizando el CRCS-LCC de la zona o el buque de salvamento más próximo para que actúe de “puente”. c) Utilizando, en una segunda fase, los equipos de comunicaciones en ondas decamétricas y vía satélite que posee el CNCS-LCC.

3.2.7. Obtenida la comunicación, se solicitará al capitán del buque accidentado todos los datos necesarios, de acuerdo con el "Informe sobre Contaminación Marina", así como datos sobre la naturaleza del accidente y los daños sufridos en el buque siniestrado y las personas a bordo.

3.2.8. Se alertarán a todas las unidades de salvamento y lucha contra la contaminación de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, adscrita a la Dirección General de la Marina Mercante, que se encuentren disponibles en la zona, manteniendo contacto permanente con las mismas a fin de disponer su salida hacia el lugar del suceso, si fuera necesario, de acuerdo con las instrucciones recibidas del "Coordinador de Operaciones Marítimas".

3.2.9. En base a la magnitud y posición de la contaminación, y si la "Dirección de Operaciones" lo considera oportuno, se enviará un mensaje de "ALERT POLLUTION" a la "Task Force" de la CEE y/o al Centro REMPEC de Malta.

3.2.10. De los inventarios de medios correspondientes se obtendrán los datos de las autoridades, organizaciones y empresas que cuentan con medio útiles para la lucha contra la contaminación y de acuerdo con las instrucciones de la "Dirección de Operaciones" se alertará a los responsables de dichos medios por si fuera necesario su uso.

3.2.11. Si el aviso de contaminación se recibe en uno de los Centros Regionales de Coordinación de Salvamento y Lucha contra la Contaminación (CRCS-LCC), éste transferirá la información al Centro Nacional (CNCS-LCC), actuando coordinadamente con éste en las acciones que el mismo lleve a cabo y que se han descrito anteriormente.

3.3. Activación de los órganos de respuesta del Plan

3.3.1. En el momento de recibir la información sobre el suceso en la Dirección General de la Marina Mercante y tomada la decisión de activar el Plan Nacional, se constituirá la Dirección de Operaciones, en la Subdirección General de Tráfico, Seguridad y Contaminación Marítima, bajo la Dirección Ejecutiva del Subdirector del Departamento de la cual formarán parte los miembros designados para éste Organo de Respuesta, que se relacionan en el epígrafe 2.5.1.a) de la Sección 2ª.

3.3.2. Simultáneamente, el Capitán Marítimo de la Zona Marítima afectada asumirá la Coordinación de las Operaciones con el apoyo del Centro de Coordinación Regional de Salvamento Marítimo y Lucha contra la Contaminación (CRCS-LCC) correspondiente, estableciendo una comunicación directa con la Dirección de las Operaciones, de quien recibirá las instrucciones generales e informará del desarrollo de los acontecimientos.

3.3.3. El siguiente paso será alertar a los medios marítimos y aéreos de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima en la zona, comenzando inmediatamente las tareas de salvamento de vidas humanas si fuese necesario.

3.4. Evaluación de la situación y establecimiento del “Plan Operativo”

3.4.1. La evaluación de la situación requiere analizar la primera información recibida así como las medidas inmediatas tomadas (ya que posiblemente esté activado y en ejecución un "Plan Interior" o "Territorial"), y a la vista de todos los factores que intervienen en el suceso considerar las acciones más convenientes, teniendo en cuenta las siguientes premisas: a) Si existen o no zonas sensibles o recursos importantes amenazados por la contaminación

b) Si es más aconsejable combatir la contaminación en alta mar o esperar a que se aproxime a la costa.

c) Cuáles son las características del producto derramado y su efecto sobre el ecosistema.

d) Cuál es el resultado de las acciones emprendidas hasta el momento.

3.4.2. Una vez consideradas las alternativas y evaluada la situación se ha de establecer un "Plan Operativo", el cual debe tener en consideración lo siguiente:

a) Determinación de la posible trayectoria de la contaminación mediante la utilización de los programas informáticos de predicción disponibles.

b) Establecimiento de un servicio de vigilancia aérea para verificar las predicciones y obtener información complementaria.

c) Determinación de los puntos de la costa que es prioritario proteger y sistemas más adecuados de protección.

d) Establecer el procedimiento de revisión del "Plan Operativo" en base al progreso de las operaciones y la información adicional obtenida de los observadores y de los propios "Grupos de Respuesta".

e) Establecer los sistemas de comunicaciones entre los "Grupos de Respuesta" y el "Centro de Operaciones", así como de éste con la "Dirección de las Operaciones".

f) Mantenimiento de un control y registro diario de todas las operaciones, resultado de las mismas y equipo utilizado.

g) Confección y difusión de los correspondientes "Partes de Operaciones".

h) Procedimientos para la limpieza, mantenimiento y reparación de los equipos utilizados.

i) Previsiones para el levantamiento de las operaciones, una vez finalizadas éstas, y regreso del personal y material a sus lugares de origen.

Pladesemapesga lo advirtió el 11 de diciembre de 2012

Nota de Prensa PLADESEMAPESGA, Juicio Prestige 11/11/2012, Monumental Estafa DGMM

Monumental estafa de la DGMM al ex Delegado del Gobierno Fernández de Mesa en la catástrofe del Prestige.

Ángel Del real confirmó que el Órgano rector asesoraba al Director General de la Marina Mercante Sr López Sors.

Pladesemapesga "alerta" a los ciudadanos de la monumental estafa al Delegado del Gobierno y la Xunta de Galicia por parte de la Dirección General de la Marina Mercante

La Plataforma en Defensa del Sector Marítimo Pesquero de Galicia, recuerda que un Órgano Rector, jamás asesora si no que coordina a las administraciones General del estado y la Xunta de Galicia.

Hoy el excapitán Marítimo Ángel Del Real en sus declaraciones reconoció que la Xunta de Galicia no tenía Plan Territorial de Contingencias lo cual viene a demostrar lo largamente denunciado por Pladesemapesga

El domingo 14 de agosto de 2011, aparecen publicadas en un medio de comunicación escrita, unas declaraciones del que fuera Delegado del Gobierno en la catástrofe del Prestige, Arsenio Fernández de Mesa.

De forma definitiva, se demuestra la monumental estafa que sufrió Fernández de Mesa por parte de la Dirección General de la Marina Mercante.

Efectivamente, el Delegado del Gobierno, estaba única y exclusivamente para coordinar a las administraciones central y autonómica en la gestión de la catástrofe.

Pero, cuidado, asumiendo siempre las instrucciones emanadas desde la Dirección Ejecutiva de Operaciones en la Mar que tendría que estar dirigiendo las operaciones desde Madrid e informando por obligado cumplimiento al Director de la Emergencia que no era otro que el Director General de la Marina Mercante.

¿ Quién ostentaba el cargo de Director Ejecutivo de Operaciones en la Mar en aquellos momentos ?

El Subdirector General de Seguridad, Tráfico y Lucha Contra la Contaminación, que por cierto, tenía y tiene nombre y apellidos.

El ex Delegado del Gobierno sostiene que se ejecutaron los mismos protocolos que aplicó Pérez Touriño como Secretario General de Transporte Marítimo diez años antes, sin especificar en qué accidente o siniestro marítimo, lo cual ratifica que Fernández de Mesa desconocía que estaba en pleno vigor el Plan Nacional de Contingencias desde febrero de 2001 y lógicamente debería estar perfectamente planificado y desarrollado el Plan Territorial de Contingencias de Galicia.

Todo ello significa que con errores o aciertos al crearse en la Delegación del Gobierno de La Coruña un Gabinete de Crisis, las responsabilidades siempre fueron políticas y no técnicas.

Un Gabinete de Crisis gestiona la protección civil mientras que un Plan Nacional de Contingencias ejecuta las decisiones de un Cuadro Orgánico eminentemente técnico marítimo que informa a las autoridades civiles que deberán acatar todas y cada una de las instrucciones de los mandos de la marina mercante tal y como se contempla en el Manual OPRC 90 de la OMI y sus actuales enmiendas.

El Plan Nacional de Contingencias contempla la formación a través de ejercicios programados de todos y cada uno de los intervinientes.

¿ Estaba formado o al menos informado el Delegado del Gobierno ?

¿ Quién o qué departamento de la Dirección General de la Marina Mercante era el responsable de facilitarle el Plan al Delegado del Gobierno ?

La misma pregunta en lo que respecta a la Xunta de Galicia que un tiempo después de la catástrofe reconocía no tener en vigor su Plan Territorial.

Entonces, los responsables de la catástrofe ¿ son los políticos o los funcionarios de alto nivel de la Dirección General de la Marina Mercante que no cumplieron con sus obligaciones ?

No olvidemos que el Plan Nacional de Contingencias nace en febrero de 2001 y la catástrofe del Prestige ocurrió a finales de 2002, es decir, el espacio de tiempo fue suficiente para formar/informar al Cuadro Orgánico que pudo haber participado con pleno acierto en el episodio contaminante.

Dicho todo esto, también queremos dejar bien claro, que si en lugar del Prestige hubiera sido un moderno petrolero, la gestión hubiera sido igual de lamentable.

Fdo : Antón Salgado Clavo Portavoz y Vicepresidente teléfono; 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 10.000 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.plataformaendefensadelsectormaritimopesquerodeg Galicia.com

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 10.000 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 info@pladesemapesga.com