



Plataforma en Defensa do Sector Marítimo Pesquero de Galicia

Nota de Prensa Dictamen de opinión desde la sala judicial sobre el juicio del Prestige PLADESEMAPESGA

Juicio Prestige; López-Sors : falta de formación, errores y olvidos.

El Representante Permanente de España en la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Delegación española en el Subcomité de Seguridad de la Navegación, tenían constancia en julio de 2002 de un borrador que contenía las guías de lugares de refugio para buques necesitados de ayuda.

España estaba y está obligada a habilitar mecanismos y procedimientos para la investigación imparcial de los notificados de incompetencia, omisiones u otros actos que puedan hacer peligrar directamente la Seguridad de la Vida Humana en la Mar, Bienes o Medio Marino.

El objetivo del sistema de calidad no es otro que establecer un método de mejora continua para las organizaciones que forman y acreditan profesionales marítimos, de modo que estos profesionales cuenten con una habilitación conforme a la reglamentación nacional, conozcan y cumplan la normativa existente y sepan satisfacer las necesidades y expectativas del sector.

El Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea en su Resolución de 24 de marzo de 1997, relativa a una nueva estrategia destinada a aumentar la competitividad del transporte marítimo comunitario, perseguía la contratación de gente de mar y de personal de tierra comunitarios.

A tal efecto, el Consejo convino en que deberían tomarse medidas para contribuir a que el transporte marítimo comunitario siguiera esforzándose por mantener un elevado nivel de calidad y por mejorar su competitividad garantizando la continuidad de una formación de alta calidad para la gente de la mar comunitaria de todas las categorías , así COMO PARA EL PERSONAL DE TIERRA.

El Subcomité de Seguridad de la Navegación (OMI) en su 48 período de sesiones de julio de 2002, acordó un borrador que contiene las guías de lugares de refugio para buques necesitados de ayuda.

Estas guías se encuentran en el anexo 12 del documento NAV 48/19.

En el anexo 12 y en su punto 3.1.3.1. se dice :

Un equipo de inspección designado por el Estado Costero abordará el buque, cuando sea apropiado y si hay tiempo para ello, con el fin de recoger datos para la evaluación.

**El equipo estará formado por personas con la experiencia apropiada a la situación
En su punto 3.1.3.2. :**

El análisis se llevará a cabo comparando los riesgos supuestos si el buque permanece en la mar y los riesgos que plantearía al lugar de refugio y su medio de ambiente.

Después de completar el análisis final, la autoridad marítima, se asegurará de que las demás autoridades afectadas sean debidamente informadas.

La European Sea Ports Organization (ESPO) ha comunicado que un puerto no es necesariamente el mejor lugar para un buque necesitado de ayuda.

El mejor lugar puede ser " aguas abrigadas " donde se puede controlar más fácilmente y en caso de accidente, la economía, seguridad y medio ambiente del puerto no peligran, además si el buque está cercano a tierra la contaminación queda limitada a un área pequeña.

Conviene recordar lo manifestado por el Almirante Silva Cardoso, en la Revista Hidromar del Instituto Hidrográfico de Portugal, en diciembre de 2002 :

" Quedó evidenciado que en el accidente del Prestige , por causa de la omisión, negligencia o ganancia de algunos, el patrimonio de millones de personas y su calidad de vida, cuando no la suya propia, pueden ser dramáticamente afectados ".

Estas palabras, a modo de mensaje, obligan a una profunda reflexión de los responsables del mundo marítimo que deben **prevenir, contener, reducir, vigilar o combatir la contaminación.**

La respuesta a una contaminación accidental en la mar, requiere una programada experiencia y cualificación de los profesionales marítimos comunitarios y de la estructura directiva que están obligados a actuar en tiempo y forma.

Desde la petición de socorro del buque Prestige, España, debió activar de oficio su Plan Nacional de Contingencias.

El objeto de este estudio, no es otro que demostrar que la Orden Comunicada de 23 de febrero de 2001, por el que se aprobaba el Plan Nacional de Contingencias, era un guión perfecto para evitar una catástrofe.

La propia Orden Comunicada de 23 de febrero, en su apartado de Ejercicios Programados, obliga al cumplimiento de los ejercicios teóricos y prácticos cuyas conclusiones son susceptibles de mejoras para mejorar la respuesta de lucha anticontaminación.

(2) ANTECEDENTES

La Constitución Española, dispone que el Estado tiene competencia exclusiva en materia de Marina Mercante. El marco jurídico español (Plan Nacional de Servicios Especiales de Salvamento de la Vida Humana en la Mar y de la Lucha Contra la Contaminación del Medio Marino) en el ámbito del Salvamento Marítimo y Protección del Medio Ambiente Marino, conformado por normas de origen internacional integradas en nuestro ordenamiento por los cauces prescritos en el artículo 96 de la Constitución, determina que el Reino de España, habrá de adoptar las medidas que resulten necesarias para procurar un servicio de búsqueda y salvamento marítimo **y de protección del medio ambiente marino adecuado y eficaz.**

El artículo 87 de la actual Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante, en su apartado 2, establece que el Gobierno, a propuesta del ministro competente, aprobará el Plan Nacional de Servicios Especiales de Salvamento de la Vida Humana en la Mar y de Lucha Contra la Contaminación del Medio Marino, **al cual se deberán acomodar los planes similares que aprueben las comunidades autónomas.**

El Plan Nacional de Servicios Especiales de Salvamento de la Vida Humana en la Mar y de la Lucha Contra la Contaminación del Medio Marino cuya aprobación a propuesta del Ministro de

Fomento, corresponde al Gobierno, **contiene dos servicios públicos diferenciados :**

a.- El Salvamento de Vidas en la Mar.

b.- La protección del Medio Ambiente Marino.

Corresponde a la entidad pública empresarial Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR) la misión de la prestación de los servicios indicados en dicho Plan Nacional.

(3) PLAN NACIONAL DE CONTINGENCIAS

El Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha Contra la Contaminación por Hidrocarburos de 1990, fue ratificado por España el 3 de diciembre de 1993 (BOE de 5 de junio de 1995) determinando en su art. 6.1.b. la **OBLIGACION** de que los Estados Partes establezcan un Plan Nacional de Contingencias.

La OMI, Organismo de Naciones Unidas dedicado a los temas relacionados con la seguridad marítima, la eficiencia de la navegación, la prevención y contención de la contaminación de la mar ocasionada por los buques, a través de su Comité de Protección del Medio Marino

(CPMM) editó un Manual de Lucha Contra la Contaminación, que recogía tanto aspectos operativos como organizativos con objeto de orientar a los Estados Miembros en la elaboración de sus Planes de Contingencias respectivos.

Los Planes de Contingencias, cualquiera que sea su nivel (interior, territorial o nacional) determinan las líneas generales a seguir y todos ellos han de contar con una estructura común de forma tal que el paso de un Plan a otro se pueda realizar sin que sea necesario efectuar ajustes o perder un valioso tiempo en el cambio.

Los Planes de Contingencias, definen los criterios básicos que han de cumplir las comunidades autónomas y otras entidades en la realización de sus Planes Territoriales e Interiores con el fin de adaptarse a las Normas de los Tratados Internacionales y Recomendaciones sobre la materia, sentando las bases que permitan una acción coordinada y eficaz con los medios humanos y materiales adscritos a distintos Planes que operan conjuntamente en un mismo suceso de contaminación marina accidental.

España, aprobó su Plan Nacional de Contingencias el 23 de febrero de 2001, por medio de Orden Comunicada del Ministro Alvarez - Cascos, en la que se decía que esta Orden, SERA COMUNICADA A LAS COMUNIDADES AUTONOMAS DEL LITORAL ESPAÑOL.

Antes del 23 de febrero de 2001, ya existía en España el Plan Nacional de Servicios Especiales de Salvamento de la Vida Humana en la Mar y Lucha Contra la Contaminación del Medio Marino, aprobado por el Gobierno en enero de 1998, en virtud del art. 87 de la Ley 27/1992 de 24 de noviembre de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (LPEMM) que contempla la respuesta en equipos y medios dedicados a la prevención y lucha contra la contaminación, estableciendo asimismo las bases desde donde se emplean estos medios en caso de sucesos de contaminación.

El mencionado art. 87, al aludir al Plan Nacional de Servicios Especiales de Salvamento de la Vida Humana en la Mar y de Lucha Contra la Contaminación del Medio Marino, **prevé que será objeto de desarrollo** mediante Programas Sectoriales y Territoriales.

(4) NORMAS DE CALIDAD EN LA MAR Y EN TIERRA

El fomento de la cultura de la calidad, el respeto al medio ambiente y la protección y seguridad de los hombres de la mar, deben ser los objetivos prioritarios de los administradores marítimos.

Las normas de calidad son las bases en las que se sustenta la seguridad de los buques en la mar y la gestión de los accidentes y catástrofes por parte del personal comunitario marítimo de tierra.

La Orden Fom 2296/2002 (BOE Núm. 226, viernes 20 de septiembre de 2002) transposición del Convenio Internacional de Titulación, Formación y Guardias para Gente de la Mar (STCW

78/95) al ordenamiento jurídico español, es un proceso estructurado que busca establecer y mantener un Sistema Integrado de Gestión, efectivo y eficaz, orientado hacia una mayor seguridad marítima, a la protección de la salud de los hombres de la mar y a la conservación del medio ambiente.

Sus Normas y Reglas están encaminadas a respetar y cumplir en todo momento la legislación vigente.

En su Regla I/5, apartado 1, advierte que todo lo que constituya una amenaza directa para la Seguridad, estará sujeto a una investigación.

Los objetivos de la OMI, son desarrollar los procesos de mejora conjunta a través de cursos de especialización para lograr los fines marcados..

Es la propia OMI, la que manifiesta como deseable alcanzar y mantener las más elevadas normas posibles de Seguridad.

En el artículo 8, Sanciones y Medidas Disciplinarias, punto C, se obliga a los Estados a sancionar o aplicar medidas disciplinarias para las personas que desempeñen una determinada tarea para la cual el Convenio prescribe la oportuna titulación.

España está obligada a habilitar mecanismos y procedimientos para la investigación imparcial de los notificados de incompetencia, omisiones u otros actos que puedan hacer peligrar directamente la Seguridad de la Vida Humana en la Mar, Bienes o Medio Marino.

La Orden Fom 1415/2003, de 23 de mayo, regula el sistema de calidad y las auditorías externas exigidas en la formación y expedición de títulos para el ejercicio de profesiones marítimas (BOE Núm. 133 de 4 de junio de 2003).

El Real Decreto 2062/1999, de 30 de diciembre, regula el nivel mínimo de formación en profesiones marítimas establece en su art. 14 un conjunto de disposiciones sobre normas de calidad y normas de competencia que deberán cumplir todas las entidades que desarrollen actividades de formación, evaluación de la competencia, titulación, refrendo y revalidación en el campo de las profesiones marítimas.

La exigencia de la formulación de estas normas de calidad viene derivada de la Regla I/8 y la Sección A-I/8 del Código de Formación integrante del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de la Mar, 1978, en su forma enmendada.

En especial, según el mencionado artículo, corresponde al Ministerio de Fomento establecer el sistema de normas de aseguramiento de la calidad para los centros homologados por la DGMM que lleven a cabo actividades de formación conducentes a la expedición de certificados de especialidad marítima.

Asimismo, la disposición final segunda, apartado g) de ese Real Decreto autoriza a este Ministerio para la regulación de las orientaciones sobre el sistema de normas de calidad, conforme a la Regla I/6 del anexo del Convenio STCW y la Sección A-I/6 del Código de Formación y en desarrollo del artículo 14 de ese Real Decreto.

El objetivo del sistema de calidad no es otro que establecer un método de mejora continua para las organizaciones que forman y acreditan profesionales marítimos, de modo que estos profesionales cuenten con una habilitación conforme a la reglamentación nacional, conozcan y cumplan la normativa existente y sepan satisfacer las necesidades y expectativas del sector.

Este sistema de calidad, entendido como conjunto de técnicas y acciones planificadas, sistemáticas y demostrables, que se llevan a cabo mediante una metodología determinada, aporta como principales ventajas :

a.- Permite detectar los puntos fuertes y las áreas de mejora de la organización en aras a perfeccionar sus servicios o productos y aumentar su rendimiento.

b.- Permite a los interesados tener una información objetiva y fiable de la calidad de la organización.

(5) ORDENAMIENTO JURIDICO

España, consolidó las Directivas del Parlamento Europeo relativas al nivel mínimo de formación en las profesiones marítimas mediante su transposición al ordenamiento jurídico nacional, **asumiendo que todas las medidas que se tomen en el plano comunitario sobre seguridad marítima y prevención de la contaminación marina deben conformarse a las Reglas y Normas acordadas internacionalmente.**

El Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea, en su Resolución de 8 de junio de 1993, relativa a una política común de seguridad marítima, fijaba como objetivo la eliminación de las tripulaciones que no cumplan las normas y dio carácter prioritario a la actuación comunitaria encaminada a la mejora de la formación y la enseñanza a través de la formulación de normas comunes para los " niveles mínimos de formación del personal clave " incluida la cuestión de una lengua común a bordo de los buques comunitarios.

En su Resolución de 24 de marzo de 1997, relativa a una nueva estrategia destinada a aumentar la competitividad del transporte marítimo comunitario, el Consejo perseguía la contratación de gente de mar y de personal de tierra comunitarios. A tal efecto, el Consejo convino en que deberían tomarse medidas para contribuir a que el transporte marítimo comunitario siguiera esforzándose por mantener un elevado nivel de calidad y por mejorar su competitividad garantizando la continuidad de una formación de alta calidad para la gente de la mar comunitaria de todas las categorías, así COMO PARA EL PERSONAL DE TIERRA.

Las Directivas 89/48/CEE y 92/51/CEE del Consejo de Europa, relativas al sistema general de reconocimiento de formaciones profesionales, SE APLICAN A LAS PROFESIONES MARITIMAS DE LA PRESENTE DIRECTIVA ; la formación armonizada, resulta esencial desde el punto de vista de la seguridad marítima.

(6) INCIDENTE DEL BUQUE CASTOR EN AGUAS DEL MEDITERRANEO

El incidente del buque Cástor en aguas del Mediterráneo (antes de la catástrofe del Prestige) provocó el interés de la OMI y de su Secretario General, William O'Neil, que manifestó que " ha llegado el momento de la OMI intervenga en el problema de los lugares de refugio para buques con averías y adopte las medidas necesarias para asegurarse que, en interés de la seguridad de la vida humana en la mar y la protección del medio ambiente, los estados costeros revisen sus planes de contingencias de manera que esos buques sean asistidos con las ayudas y facilidades necesarias según lo requieran las circunstancias ".

El Comité de Seguridad Marítima (MSC) decidió considerar el asunto y el Subcomité de Seguridad de la Navegación (NAV) se puso a trabajar con otros Subcomités para desarrollar unas " **guías de ayuda** " que deberán cubrir los siguientes aspectos :

- a.- **Las acciones** que deberán tomar los capitanes de buques en peligro cuando necesiten un lugar de refugio (incluyendo las acciones a tomar a bordo y las acciones requeridas cuando se solicita asistencia de otros buques próximos, operadores de salvamento y Estados Costeros).
- b.- **La evaluación de los riesgos**, incluyendo la metodología implicada, asociada con la provisión de lugares de refugio tanto en base a casos generales y caso por caso.
- c.- **Las acciones que se esperan de los Estados Costeros** para la identificación, designación y provisión de lugares de refugio apropiados junto con cualquier instalación relevante.

El Subcomité de Seguridad de la Navegación en su 48 período de sesiones de julio de 2002, acordó un borrador que contiene las guías de lugares de refugio para buques necesitados de ayuda. Estas guías se encuentran en el anexo 12 del documento NAV 48/19.

En el anexo 12 y en su punto 3.1.3.1. se dice :

Un equipo de inspección designado por el Estado Costero abordará el buque, cuando sea apropiado y si hay tiempo para ello, con el fin de recoger datos para la evaluación. El equipo estará formado por personas con la experiencia apropiada a la situación

En su punto 3.1.3.2. :

El análisis se llevará a cabo comparando los riesgos supuestos si el buque permanece en la mar y los riesgos que plantearía al lugar de refugio y su medio de ambiente.

Después de completar el análisis final, la autoridad marítima, se asegurará de que las demás autoridades afectadas sean debidamente informadas.

La European Sea Ports Organization (ESPO) ha comunicado que un puerto no es necesariamente el mejor lugar para un buque necesitado de ayuda.

El mejor lugar puede ser " aguas abrigadas " donde se puede controlar más fácilmente y en caso de accidente, la economía, seguridad y medio ambiente del puerto no peligran, además si el buque está cercano a tierra la contaminación queda limitada a un área pequeña.

(7) PLANES DEL GOBIERNO PARA MEJORAR LA SEGURIDAD Y EL SALVAMENTO MARITIMO

Comisión de Infraestructuras Nº 31, Diario de Sesiones 455, 13 de marzo de 2002.

Intervención del Director General de la Marina Mercante, José Luis López-Sors, pág. 14629. En cuanto a la lucha contra la contaminación, hay un convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha de 1990, el OPCR 90, que establece los planes de contingencias. Por esos planes de contingencias las partes firmantes se comprometen a trabajar conjunta o armonizadamente para luchar contra la contaminación.

El Ministerio, con fecha 23 de febrero de 2001, dio una Orden Comunicada que tenía tres objetivos importantes, estableciendo el plan de contingencias de España. El establecimiento de operaciones básicas de actuación en caso de accidente o por producción de una contaminación en la mar. La coordinación de los distintos medios materiales y humanos que intervienen en un suceso de esta naturaleza, que una parte serán de la Administración central, otra parte importante será de las comunidades autónomas y otra parte importante será de las administraciones locales. Toda contaminación termina en la playa. Por lo tanto las tres administraciones están involucradas. **La adaptación a la respuesta será a través de los esquemas internacionales "**

" Les quiero decir a SS.SS. que ya estamos trabajando en este tema con las comunidades autónomas, Por ejemplo, con la Comunidad de Canarias, hemos tenido ya dos reuniones para ayudarles a establecer sus planes de contingencias territoriales. Con los puertos y costas tendremos que trabajar para definir los planes de contingencias interiores. Habrá también otras cuestiones que formarán parte del plan de contingencias nacional. Esto es un ejemplo de cooperación internacional "

Pág. 14636.-

" España ya tiene el plan nacional de contingencias. Como le decía estamos trabajando con las comunidades autónomas "

(8) XUNTA DE GALICIA : PLAN TERRITORIAL DE CONTINGENCIAS

La catástrofe del Prestige se inició el 13 de noviembre de 2002 ; en plena crisis la Xunta reconoció no tener aprobado su Plan Territorial de Contingencias.

En el DOGA de 22 de diciembre de 2003, Núm. 247, la Xunta publicaba el Decreto 438/2003, de 13 de noviembre, por el que se aprobaba el Plan Básico de Contingencias por Contaminación Marina para la defensa de los recursos pesqueros, marisqueros, paisajísticos, acuícolas y ambientales de Galicia.

En su artículo 2, objetivos del plan, se dice :

El Plan Básico de Contingencias por Contaminación Marina para la defensa de los recursos pesqueros, marisqueros, acuícolas, paisajísticos y ambientales de Galicia, tiene como objetivo establecer unos mecanismos de respuesta rápida y eficaz de las administraciones públicas a nivel interior, portuario y de ría ante la situación de vertidos tierra-mar.

En los supuestos de que la contaminación marina tenga su origen en la mar, en virtud del

principio de cooperación interadministrativa, por parte de la Administración General del Estado, se podrá requerir la activación de aquellos medios necesarios para la lucha contra la contaminación, debiendo adoptar la comunidad autónoma la puesta en marcha de dichos medios.

(9) CATASTROFE DEL PRESTIGE : ANALISIS SECUENCIAL, GESTION Y OPTIMIZACION DE LOS RECURSOS.

La catástrofe del Prestige debe servir para aplicar acciones o medidas correctoras en futuras emergencias marítimas por contaminación o riesgo de contaminación del medio marino y para ello es fundamental el manejo de los siguientes parámetros :

a.- Análisis secuencial desde la emisión del socorro.

b.- Gestión de la catástrofe.

c.-Optimización de los recursos.

CONCLUSIONES

CONSIDERANDO, que la OMI y sus gobiernos miembros tienen como objetivo promover el desarrollo internacional de regulaciones necesarias para la prevención de la contaminación del ambiente marino.

CONSTATANDO, que la Constitución Española dispone la adopción de medidas para la protección del medio marino adecuadas y eficaces, siendo prueba de ello, la ratificación del Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha Contra la Contaminación por Hidrocarburos de 1990.

CONFIRMANDO, que España aprobó su Plan Nacional de Contingencias por Orden Coomunicada el 23 de febrero de 2001, adaptándolo al Manual de Lucha Contra la Contaminación del Comité de Protección del Medio Marino (CPMM) de la OMI.

TENIENDO PRESENTE, que la Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante, establece que las Comunidades Autónomas deberán acomodar sus Planes Territoriales de Contingencias al Plan Nacional.

ADVIRTIENDO, que el Comité de Protección del Medio Marino (CPMM) de la OMI, editó un Manual de Lucha Contra la Contaminación, que recogía tanto aspectos operativos como organizativos con objeto de orientar a los Estados Miembros en la elaboración de sus Planes de Contingencias respectivos.

VISTO, que los Planes de Contingencias han de contar con una estructura común, adaptándose a las Normas de los Tratados Internacionales y Recomendaciones sobre la materia, sentando las bases que permitan una acción coordinada y eficaz con los medios humanos y materiales adscritos a distintos Planes que operan conjuntamente en un mismo suceso de contaminación marina accidental.

RATIFICANDO, que las Normas de Calidad, son las bases en las que se sustenta la seguridad de los buques en la mar y la gestión de los accidentes y catástrofes por parte del personal comunitario marítimo de tierra.

ASUMIENDO, que todas las medidas que se tomen en el plano comunitario sobre prevención de la contaminación marina, deben conformarse a las Reglas y Normas acordadas internacionalmente.

COMPROBANDO, que la formación y titulación armonizada, resulta esencial para prevenir, contener, reducir, vigilar o combatir la contaminación marina.

RECORDANDO, que la OMI, recomendó a sus Estados Miembros la revisión de sus planes de contingencias a raíz del incidente del buque Cástor en aguas del Mediterráneo.

GESTION DE LA CATASTROFE DEL PRESTIGE

1.- No se activó el Plan Nacional de Contingencias.

2.- La Xunta de Galicia no tenía aprobado su Plan Territorial de Contingencias.

3.- Las conclusiones del Ejercicio La Coruña 2001, pudieron ser determinantes en la gestión de la catástrofe.

4.- Como consecuencia de la inaplicación del Plan Nacional de Contingencias, el inspector de la Capitanía Marítima de La Coruña, D. Serafín Díaz, actuó de forma irregular por figurar en el Cuadro Orgánico como Auxiliar de Coordinación de Operaciones en la Mar.

5.- Por el mismo motivo, el Capitán Marítimo de La Coruña, Don Angel del Real, ejerció un mando ejecutivo que no le correspondía, pues dentro del Cuadro Orgánico, figuraba como Coordinador de las Operaciones en la Mar, debiendo asumir las instrucciones emanadas de la Dirección Ejecutiva de las Operaciones en la Mar.

6.- Debido a estas manifiestas irregularidades, la peritación del buque Prestige, no fue realizada por técnicos expertos y cualificados, tal y como se contempla en el seno de la OMI y en las conclusiones del Ejercicio La Coruña 2001.

7.- Que, la inhibición de la Dirección Ejecutiva de Operaciones en la Mar, responsabilidad del Subdirector General de Seguridad, Tráfico y Lucha Contra la Contaminación de la Dirección General de la Marina Mercante y la inexistencia del Plan Territorial de la Xunta de Galicia, provocaron el fracaso del Organismo Rector que debió constituirse en la Delegación del Gobierno de La Coruña.

8.- Que, en el inicio del accidente, el director de la emergencia era el Director General de la Marina Mercante, pasando a un segundo plano desde el momento de la contaminación marina, ejerciendo desde ese momento la Dirección Ejecutiva de Operaciones en la Mar, el Subdirector General de Lucha Contra la Contaminación.

Anexo nota de prensa emitida el día 30 de Noviembre de 2012

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