



Pladesemapesga

Plataforma en Defensa do Sector Marítimo Pesquero de Galicia

Referencia: La prueba evidente y documentada de las irregularidades del Gobierno español en el siniestro del Buque Fedra y las fotografías al fondo de este informe:

Report on the investigation of the grounding of the MV FEDRA 10 ...

http://www.brymar-consulting.com/wp-content/uploads/Misc/FEDRA_Gibraltar_081010.pdf

MV FEDRA. 10 th. October 2008. This report is subject to the Gibraltar Shipping (Accident Reporting & Investigation) Regulations 2006. Government of Gibraltar ...

ACCIDENTE MARITIMO BUQUE FEDRA

PRIMERO DIA 9 DE OCTUBRE Agencia Estatal de Meteorología

AGENCIA ESTATAL DE METEOROLOGIA DE ESPANA

AVISO NUMERO 230 PARA ALTA MAR.

ZONAS DEL ATLANTICO AL NORTE DE 30N

JUEVES 9 DE OCTUBRE DE 2008 A LAS 11:30 UTC

ALCANZA HASTA EL SABADO 11 A LAS 24 UTC.

ANULA Y REEMPLAZA AL NUMERO 229

TEMPORAL EN CURSO O PREVISTO EN LAS ZONAS DE:
SAN VICENTE, CADIZ, ESTRECHO Y AGADIR.

EXTREMO SURESTE DE AGADIR:
TEMPORAL EN CURSO HASTA EL VIERNES 10 A LAS 03 UTC.
N 8.

SUDESTE DE SAN VICENTE:
TEMPORAL PREVISTO DESDE EL VIERNES 10 A LAS 09 UTC HASTA EL
SABADO 11 A LAS 03 UTC.
E Y NE 8

ESTRECHO Y CADIZ:
TEMPORAL PREVISTO DESDE EL VIERNES 10 A LAS 09 UTC HASTA EL
SABADO 11 A LAS 03 UTC.
E 8.

DIA 10 DE OCTUBRE

Agencia Estatal de Meteorología

AGENCIA ESTATAL DE METEOROLOGIA DE ESPANA

AVISO NUMERO 231 PARA ALTA MAR.

ZONAS DEL ATLANTICO AL NORTE DE 30N

VIERNES 10 DE OCTUBRE DE 2008 A LAS 11:30 UTC

ALCANZA HASTA EL DOMINGO 12 A LAS 24 UTC.

ANULA Y REEMPLAZA AL NUMERO 230

TEMPORAL EN CURSO EN LAS ZONAS DE:
SAN VICENTE, CADIZ Y ESTRECHO.

SUDESTE DE SAN VICENTE:
TEMPORAL EN CURSO HASTA EL SABADO 11 A LAS 03 UTC.
E Y NE 8

ESTRECHO Y CADIZ:
TEMPORAL EN CURSO HASTA EL SABADO 11 A LAS 03 UTC.
E 8 A 9.

NO SE ESPERA TEMPORAL EN NINGUNA ZONA DESDE EL SABADO 11 A
LAS 03
UTC HASTA EL DOMINGO 12 A LAS 24 UTC.

SEGUNDO

El buque Fedra estaba en la Bahía a la espera de ser reparado.

El buque partido en dos en Gibraltar llegó el 27 de septiembre para corregir sus deficiencias en los astilleros de la Roca.

Europa Sur Francis Mena / Algeciras | Actualizado 16.10.2008 (Resumen)

Según el parte de la Autoridad Portuaria de Gibraltar, el carguero Fedra entró en el puerto del Peñón el pasado 27 de septiembre a las 19:53 horas con dos propósitos: hacer bunkering -repostar combustible- y ser reparado en uno de sus astilleros.

El carguero de bandera de Liberia procedía del puerto de Zhoushan, en China, último puerto en el que estuvo antes del de Gibraltar.

Allí fue retenido en agosto al ser encontradas un total de 18 deficiencias entre las cuales afectaban algunas a la sala de máquinas.

En el momento del accidente del pasado viernes, el buque de bandera liberiana sufrió un fallo en el motor que intentó ser reparado inútilmente.

TERCERO

EL ACCIDENTE

Sábado, 11 de octubre de 2008

EuropaSur

Un barco de 200 metros de eslora encalla en el Peñón por el temporal

El buque carguero, de bandera liberiana, golpea contra las rocas de Punta Europa tras perder el ancla y quedar a la deriva · Efectivos de Salvamento continuaban de madrugada rescatando a los 31 tripulantes

E. R. / Q. L. / R. M. / La Línea | Actualizado 11.10.2008

Nuevo incidente marítimo en la Bahía de Algeciras.

El buque granelero Fedra, de bandera liberiana, encalló a última hora de la tarde de ayer junto a Punta Europa, en aguas de influencia de Gibraltar, debido al fuerte temporal de levante

El barco, de 35.000 toneladas de peso y 200 metros de eslora, perdió el ancla por la mañana y, tras estar durante horas a la deriva, chocó contra las rocas situadas entre el faro y la mezquita de la colonia británica, a escasos metros donde siguen descansando parte de los restos del chatarrero New Flame.

El Ministerio de Fomento español envió a la zona una embarcación Salvamar, cuatro remolcadores y un helicóptero de Salvamento Marítimo, mientras que Gibraltar desplegó varias embarcaciones para tratar de rescatar a los 31 tripulantes del Fedra.

Según informó el Gobierno de Gibraltar, el buque avisó al puerto del Peñón de que tenía problemas.

Dos remolcadores, el Warrior y el Wellington, trataron de ayudar a la embarcación y llevarla a una zona segura sin éxito.

El fuerte oleaje lo arrastró hasta Punta Europa, donde finalmente encalló.

CUARTO

SALVAMENTO MARITIMO Y GIBRALTAR COMUNICACION CONTINUA Y FLUIDA

FERNANDO J. PÉREZ - Algeciras - 19/10/2008

Europa Sur (Resumen)

Al otro lado de la Verja, la también ecologista Janet Howitt, del Grupo de Seguridad Ambiental (ESG en sus siglas en inglés), reclama una mayor coordinación oficial entre España y Gibraltar para tratar la seguridad en la bahía.

"Cuando hay choques de barcos, es que la coordinación es puramente informal".

Gibraltar ocupa una franja marina de milla y media en la Bahía de Algeciras, así como de tres millas al sur y otras tres al este, unas aguas cuya propiedad reclama España.

Establecer un órgano de seguridad marítima común equivaldría a reconocer implícitamente la soberanía británica sobre esas aguas.

Por eso, todas las actuaciones que Salvamento Marítimo, dependiente del Ministerio de Fomento, realiza en aguas de Gibraltar se hacen de manera informal tras solicitarlo el Peñón.

Así sucedió, por ejemplo, en el rescate del Fedra, en el que un helicóptero de Salvamento Marítimo, dependiente del Ministerio de Fomento, rescató a cinco tripulantes mientras el remolcador Clara Campoamor y embarcaciones Salvamar, vigilaban la operación.

En el concurrido "paso inocente" del Estrecho los incidentes marítimos son frecuentes. "Por cada accidente del tipo Fedra o New Flame se producen 10 o 15 sustos que por fortuna acaban bien", afirma José Antonio Offroy, ex capitán de barco y jefe del centro de Salvamento Marítimo.

En la torre de control del puerto algecireño, desde donde se controlan por satélite y radar las evoluciones de 150 barcos diarios, Offroy asegura que "la comunicación con Gibraltar es continua y fluida".

"No hay conflictos técnicos con ellos porque no nos encorsetamos en temas políticos.

Somos más operativos que burocráticos y es mejor que coordinen ellos las emergencias en las aguas que reclaman como propias", afirma Offroy.

QUINTO

REMOLCADOR " CLARA DE CAMPOAMOR " SU PRESENCIA EN EL FONDEADERO

Resulta sorprendente que ningún medio de comunicación, ni tan siquiera el Ministerio de Fomento, se hicieran eco de la presencia del remolcador de salvamento Clara Campoamor, en el fondeadero (se supone) donde se encontraba el buque Fedra.

Existen 3 fotografías, que demuestran su presencia allí.

Se habló de que a uno de los remolcadores le " faltó " el remolque, es decir, se rompieron las estachas o cables de remolque, pero en ningún momento, que se sepa, se dijo que e tratara del remolcador de salvamento español Clara Campoamor.

Las fotografías demuestran perfectamente que el Clara Campoamor, estaba a unos cinco metros de la amura de estribor del buque Fedra, sin dar remolque.

Se aprecia la cadena de estribor del Fedra arriada y un buque a poca distancia de la amura de babor, se desconoce si fondeado o navegando.

El hecho cierto es que el Clara Campoamor, estuvo al costado del Fedra, desconociéndose hasta el momento, cual era su misión.

Se debería aclarar, la hora en la que llegó a ese punto y la distancia a tierra en ese justo momento, además del tiempo que permaneció a su costado y si dió o no dió remolque.

Es muy importante esta circunstancia porque las fotografías evidencian que la mar y el viento en esos precisos momentos no eran de temporal sino más bien de " tiempo frescachón " con olas de menos de medio metro de altura.

SEXTO

LA PRESUNTA NEGOCIACION DEL SALVAMENTO O REMOLQUE

Fuentes oficiosas, confirman que la presencia del remolcador de salvamento Clara Campoamor al costado del buque Fedra, se debió a que se estuvo negociando el salvamento o rescate con las autoridades ribereñas, es este caso, se supone que con las españolas.

La pregunta será entonces, si este hecho es legal o ilegal y en qué medida influyó en el retraso en la toma de remolque, si efectivamente se realizó.

La Organización Marítima Internacional (OMI) lo aclara perfectamente, demostrando su legalidad.

OMI

ASAMBLEA

23º periodo de sesiones

Punto 17 del orden del día

A 23/Res.949

5 marzo 2004

Resolución A.949 (23)

Adoptada el 5 de diciembre de 2003

(Punto 17 del orden del día)

DIRECTRICES RELATIVAS A LOS LUGARES DE REFUGIO PARA LOS BUQUES NECESITADOS DE ASISTENCIA

1.7 Por ello, permitir el acceso a un lugar de refugio puede implicar una decisión política que solamente pueda tomarse después de estudiar cada caso individualmente, sopesando por un lado las ventajas que esa acción puede reportar al buque afectado y al

medio ambiente y, por otro, el riesgo que supone para el medio ambiente el hecho de que ese buque se encuentre cerca de la costa.

Finalidad de las Directrices

1.12 La finalidad de las presentes Directrices es brindar tanto a los Gobiernos Miembros como a los capitanes, las compañías¹ (en particular en el marco del Código IGS y de los procedimientos derivados de éste) y los salvadores un marco que les permita responder eficazmente y de manera tal que, en una situación determinada, los esfuerzos del capitán y de la compañía naviera afectada y los de las autoridades gubernamentales pertinentes sean complementarios. En particular, se ha intentado ofrecer un marco común para evaluar la situación de los buques necesitados de asistencia.

Evaluación de la situación

2.1 El capitán, con la asistencia de la compañía y/o del salvador si es necesario, debe indicar las razones por las que el buque está necesitado de asistencia. (Véase el párrafo 1 del apéndice 2.)

Medidas de respuesta

2.7 A reserva de la autorización previa del Estado ribereño, si es necesaria, el capitán y la compañía naviera interesada deben tomar cualesquiera medidas de respuesta necesarias, tales como la firma de un contrato de salvamento o de remolque o cualquier otra prestación de servicio destinada a remediar la situación del buque.

Procedimientos de notificación

2.9 Los procedimientos de notificación deben ajustarse a los procedimientos establecidos en el sistema de gestión de la seguridad del buque en cuestión, con arreglo a las disposiciones del Código IGS o de la resolución A.852(20), relativa a las Directrices sobre la estructura de un sistema integrado de planes de emergencia de a bordo, según corresponda.

3.1 De conformidad con el derecho internacional, el Estado ribereño puede exigir al capitán o a la compañía del buque que tomen, dentro de un plazo determinado, las medidas apropiadas para que cese una amenaza de peligro.

En caso de omisión o en situaciones de emergencia, el Estado ribereño puede hacer uso de su autoridad adoptando las medidas de respuesta que exija la amenaza.

3.2 Es importante, por tanto, que los Estados ribereños establezcan procedimientos para resolver estas cuestiones, aun en los casos en que no haya un problema real de daños y/o contaminación.

"Todo Estado Parte, al dictar reglas o adoptar decisiones acerca de cuestiones relacionadas con operaciones de salvamento, tales como la admisión en puerto de buques necesitados de socorro o la prestación de servicios a los salvadores, tendrá en cuenta la necesidad de que exista cooperación entre los salvadores, las otras partes interesadas y las autoridades públicas con el fin de asegurar la ejecución eficaz y satisfactoria de las operaciones de salvamento encaminadas a salvar vidas humanas o bienes en peligro, así como a evitar daños al medio ambiente en general."

SEPTIMO

EL PLAZO DETERMINADO Y EL CESE DEL PELIGRO

Si realmente se negoció el salvamento o remolque, perfectamente legal, las interrogantes se abren sobre el tiempo que duró la negociación y el peligro que se generó en la deriva del buque Fedra hacia Punta Europa.

Parece ser que el Armador del buque Fedra, consideró excesivo el precio del salvamento o remolque y ordenó a su capitán que se mantuviera a la capa.

Si nos ajustamos a la Resolución OMI, veremos que el Estado Ribereño al adoptar decisiones acerca de cuestiones relacionadas con operaciones de salvamento, tales como la admisión en puerto de buques necesitados de socorro o la prestación de servicios a los salvadores, tendrá en cuenta la necesidad de que exista cooperación entre los salvadores, las otras partes interesadas y las autoridades públicas con el fin de asegurar la ejecución eficaz y satisfactoria de las operaciones de salvamento encaminadas a salvar vidas humanas o bienes en peligro, así como a evitar daños al medio ambiente en general."

Además, en caso de omisión o en situaciones de emergencia, el Estado ribereño puede hacer uso de su autoridad adoptando las medidas de respuesta que exija la amenaza.

Las interrogantes son obvias.

Si el Armador, renunció al salvamento o remolque del remolcador Clara Campoamor ¿ hizo España uso de su autoridad ? ¿ obligó al remolcador Clara Campoamor a meter la proa, popa o su costado en el casco del buque Fedra, para retener al buque en la mar y evitar que llegara a Punta Europa ?

OCTAVO

PROCEDIMIENTOS PARA RESOLVER ESTAS CUESTIONES

Resolución OMI A.949 (23)

Adoptada el 5 de diciembre de 2003

Punto 3.2.-

Es importante, por tanto, que los Estados ribereños establezcan procedimientos para resolver estas cuestiones, aun en los casos en que no haya un problema real de daños y/o contaminación.

NOVENO

ESPAÑA CUENTA CON PROCEDIMIENTOS

LA PRUEBA

BOE núm. 26 Miércoles 30 enero 2008 5457

MINISTERIO DE FOMENTO

1544 ORDEN FOM/93/2008, de 23 enero, por la que se regula la composición y funciones, de los equipos de evaluación ante emergencias marítimas.

La Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de puertos del Estado y de la marina mercante, atribuye al Ministerio de Fomento, las competencias relativas a la seguridad marítima, de la navegación y de la vida humana en la mar, al salvamento marítimo y a la prevención y lucha contra la contaminación del medio marino, que ejerce a través de la Dirección General de la Marina Mercante.

A los efectos de salvaguardar la seguridad de la navegación y de prevenir la contaminación del medio marino, el artículo 112 de la ley de puertos del Estado y de la marina mercante, permite al actual Ministerio de Fomento, a través de las capitanías marítimas, visitar, inspeccionar, condicionar el fondeo, apresar, iniciar procedimientos judiciales y, en general, adoptar las medidas que se estimen necesarias respecto a buques que vulneren o puedan vulnerar dichos bienes jurídicos, siempre que se que se encuentre navegando, parado o en cualquier otra condición.

2. Cualesquiera que comprometan la seguridad de la navegación, como los fallos que puedan afectar a la maniobrabilidad o navegabilidad del buque, defectos de los sistemas de propulsión o aparatos de gobierno, instalaciones de producción de electricidad o los equipos de navegación o comunicación.

3. Los que ocasionen o puedan ocasionar riesgos de contaminación de las aguas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, así como los regulados en el Convenio internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos de 1969 y en el Protocolo relativo a la intervención en alta mar en casos de contaminación del mar por sustancias distintas de los hidrocarburos de 1973.

4. Aquellos de los que se derive la existencia de contenedores o bultos a la deriva observados en la mar así como, en su caso, los relativos a las actuaciones en las zonas costeras en el ámbito de los planes de contingencias correspondientes.

5. Cualesquiera otros que afecten o puedan afectar a la seguridad de la navegación y de la vida humana en la mar en zonas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

Artículo 3. Atribuciones de los jefes de equipo.

1. En el ejercicio de sus funciones, el jefe del equipo de evaluación tendrá consideración de autoridad pública.

2. A bordo del buque, en situación de emergencia, el jefe del equipo de evaluación representará a la autoridad marítima española ante el capitán del buque.

Artículo 4. Dependencia funcional.

Los equipos de evaluación estarán, en todo momento, a las órdenes del capitán marítimo responsable del área geográfica en la que tenga lugar la emergencia, sin perjuicio de las instrucciones que, en su caso, pueda dictar el Director General de la Marina Mercante o, por delegación de éste, el Subdirector General de Seguridad Marítima y

Contaminación, y con independencia de su actuación por propia iniciativa si las condiciones de urgencia de la emergencia así lo exigen.

Artículo 5. Funciones.

Los equipos de evaluación estarán disponibles para ser movilizados las 24 horas del día, todos los días del año y sus funciones serán las siguientes:

1. Informar y asesorar al capitán marítimo responsable de las aguas en la que tenga lugar la situación de emergencia y así como, en su caso, a la Dirección General de la Marina Mercante, directamente o a través del Subdirector General de Seguridad Marítima y Contaminación, respecto de la condición de la avería o de riesgo en que se encuentre el buque involucrado en el incidente o accidente o sobre las características y evolución de la contaminación y sobre las medidas adoptadas y sus resultados.

Para ello, realizarán todas las actuaciones necesarias, incluido, en su caso, el acceso al buque o el sobrevuelo de las aguas o zonas contaminadas, que permitan la obtención, en forma presencial, de la máxima cantidad de información y su adecuada valoración.

2. Evaluar las medidas que se puedan adoptar, de acuerdo con la situación del buque, de su carga, del tipo de contaminante, su cantidad y extensión superficial sobre las aguas contaminadas, y de otros elementos, para encuentren en las aguas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

El Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo, lleva a cabo la transposición de la Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de junio, relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo. En el artículo 19, referido a las medidas relativas a los incidentes o accidentes en el mar, reconoce la posibilidad de embarcar en el buque un equipo de evaluación con la misión de determinar el grado de riesgo producido, ayudar al capitán a remediar la situación y mantener informada a la estación costera del Estado ribereño competente. De esa forma, las autoridades marítimas pueden conocer de forma inmediata y precisa las circunstancias en que se desarrolla una emergencia marítima y su posible evolución, dado que tal información se constituye en el elemento fundamental para la toma de decisiones en situaciones críticas, especialmente cuando de tales circunstancias puedan desprenderse consecuencias para la vida humana, el medio ambiente marino y el interés general.

No obstante, frente a la importancia de disponer de dicha información, frecuentemente la administración marítima se encuentra con la dificultad de conocer con la máxima exactitud y veracidad el tipo de emergencia que se ha producido a bordo de un buque u originada por el mismo, y esto es debido no sólo a su complejidad o

extensión, sino también por el medio físico en que se produce, la mar, y a las condiciones meteorológicas reinantes, generalmente adversas. Todas estas razones hacen aconsejable que la emergencia deba ser evaluada desde el propio lugar en donde se haya originado es decir, desde el buque y en las aguas marítimas o costeras afectadas.

Para dar cumplimiento a lo anterior y conforme a la habilitación normativa

contenida en la disposición final segunda del Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, se hace necesaria la regulación de la naturaleza, composición y procedimientos de actuación de los equipos de evaluación previstos dicho real decreto, de tal forma que, en situaciones de emergencia por incidentes o accidentes en la mar, además de asesorar al capitán del buque, permiten a la administración marítima, tanto central como periférica, disponer de información real, inmediata y precisa sobre las condiciones del buque, el desarrollo de la emergencia y de su posible evolución, facilitándose así la adopción de las decisiones y medidas más eficaces para su resolución.

En su virtud, dispongo:

Artículo 1. Objeto.

Esta orden tiene por objeto establecer la composición y funciones de los equipos de evaluación contemplados en el artículo 19 del Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo, así como la formación técnica de las personas que los integren.

Artículo 2. Ámbito de aplicación.

Esta orden se aplicará a los equipos de evaluación movilizados para actuar en casos de accidentes o incidentes ocurridos en las aguas marítimas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, en los siguientes supuestos:

1. Abordajes, varadas, daños, incendios, fallos o averías, inundaciones, alteración en la debida estiba de la carga, o defectos en el casco o fallos estructurales, que afecten a la seguridad de cualquier buque civil, artefacto o plataforma, cualquiera que sea su tipo, tamaño o nacio- reducir o minimizar los riesgos inherentes al incidente o accidente.
3. Asesorar al capitán del buque para la adopción de las decisiones mas apropiadas.
4. Comprobar que el capitán del buque cumple las órdenes e instrucciones dictadas por el capitán marítimo o por el Director General de la Marina Mercante en relación con lo dispuesto en el artículo 19.2 a), b) y d) del Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, o, en su caso, instar a su cumplimiento.
5. Ejecutar cualquier otra medida ordenada por el Director General de la Marina Mercante o por el capitán marítimo responsable de la dirección de la emergencia. En ningún momento el equipo de evaluación sustituirá al capitán del buque en sus funciones.
6. Efectuar el seguimiento de las operaciones de salvamento realizadas por las empresas especializadas contratadas por los navieros y comprobar que dichas operaciones se realizan de acuerdo con el plan presentado por la empresa y aprobado por la autoridad marítima competente o el establecido por esta.
7. Aportar cuanta información le requiera la Comisión Permanente de Investigación de Siniestros Marítimos, relativa a los datos obtenidos en su

estancia a bordo o en el lugar de la emergencia.

8. Emitir un informe de la actuación desarrollada.

Artículo 6. Distribución geográfica.

1. Atendiendo a la configuración del litoral español, a la intensidad y frecuencia de condiciones meteorológicas adversas, a la intensidad del tráfico marítimo y a la existencia de industrias contaminantes ubicadas en zonas costeras, existirá, al menos, un equipo de evaluación por cada una de las fachadas marítimas siguientes:

a) Cantábrico (desde las aguas marítimas de la Capitanía Marítima de Pasaia fronterizas con Francia hasta el límite este de las aguas de la Capitanía Marítima de Burela).

b) Galicia (desde el límite este de las aguas marítimas de la Capitanía Marítima de Burela hasta el límite sur de las aguas marítimas de la Capitanía Marítima de Vigo fronterizas con Portugal).

c) Sur (desde el límite fronterizo de las aguas marítimas de la Capitanía Marítima de Huelva limítrofes con Portugal hasta el límite sur de las aguas marítimas de la Capitanía Marítima de Cartagena, incluyéndose las ciudades de Ceuta y Melilla y la isla de Alborán).

d) Mediterráneo (desde límite sur de las aguas marítimas de la Capitanía Marítima de Cartagena hasta el límite norte de las aguas marítimas de la Capitanía Marítima de Palamós fronterizas con Francia, incluyéndose las aguas marítimas de las Capitanías Marítimas de Palma de Mallorca y de Eivissa-Formentera).

e) Islas Canarias (incluye los límites del ámbito terrestre como las aguas de las Capitanías Marítimas de Las Palmas y de Tenerife).

2. Si bien los diferentes equipos de evaluación actuarán en las zonas geográficas que les correspondan, el Director General de la Marina Mercante podrá acordar su actuación en otras zonas cuando la gravedad de las circunstancias así lo requiera.

3. Paralelamente, el capitán marítimo responsable del área geográfica en la que tenga lugar la emergencia, podrá organizar con personal técnico de la capitanía marítima, de la Sociedad Estatal de Seguridad y Salvamento Marítimo (SASEMAR) y de los organismos a los que se

refiere el artículo 9 de esta orden, un equipo asesor en tierra para la toma de decisiones en función de la información recibida desde el equipo de evaluación.

Artículo 7. Composición.

1. Constituirán los equipos de evaluación las siguientes personas:

a) El Consejero Técnico de Seguridad Marítima y

Medio Ambiente correspondiente a la fachada marítima en cuyas aguas se encuentre el buque, que ejercerá la jefatura y coordinación de cada equipo. No obstante, en caso de ausencia o de imposibilidad para su ejercicio, la jefatura será llevada a cabo por el funcionario que designe el Director General de la Marina Mercante entre los miembros

de los equipos de evaluación.

b) Funcionarios en activo de la administración marítima pertenecientes a los grupos A-1 o A-2 que presten servicio en las capitanías marítimas y que por su formación profesional puedan atender las emergencias derivadas de los accidentes e incidentes mencionados en el artículo 2 de esta orden.

c) Personal técnico de SASEMAR que cuente con la misma formación profesional que la señalada en el punto b) anterior y a propuesta de la dirección de dicha sociedad.

d) Personal técnico perteneciente a otras entidades públicas o privadas que reúnan los citados requisitos profesionales, a través de los convenios o contratos que, en su caso, sean necesarios.

2. La Dirección General de la Marina Mercante determinará, en su caso, la constitución de equipos de reserva que garanticen la sustitución de los miembros titulares.

3. Las personas que integren los equipos de evaluación deberán acreditar una aptitud física suficiente para poder desempeñar sus cometidos. Para ello, la Dirección General de la Marina Mercante señalará las pruebas físicas a superar y el cuadro de patologías y reconocimientos médicos a realizar, así como la periodicidad de su repetición.

4. Las personas integrantes de los equipos de evaluación seguirán adscritos al puesto de trabajo que ocupen.

La integración tendrá carácter voluntario, así como su renuncia, si bien ésta no podrá hacerse efectiva durante el desarrollo de la emergencia en la que el interesado esté participando. Tanto la integración como la renuncia, deberán formularse por escrito ante el Director General de la Marina Mercante.

5. La baja en los equipos de evaluación se podrá producir, además de por renuncia voluntaria, por resolución del Director General de la Marina Mercante en atención a circunstancias sobrevenidas que impidan o dificulten el ejercicio de la actividad, o por otras causas que así lo aconsejen.

6. Atendiendo a lo dispuesto en la Orden PRE/525/2005, de 7 de marzo, por la que se da publicidad al Acuerdo de Consejo de Ministros de 4 de marzo de 2005, por el que se adoptan medidas para favorecer la igualdad entre hombres y mujeres se procurará que los equipos de evaluación tengan composición paritaria.

Artículo 8. Formación.

1. Los diferentes miembros de los equipos de evaluación recibirán una

formación especial inicial, en relación con los buques y las situaciones a las que habrán de enfrentarse, que les permita actuar en cualquier tipo de buque civil y en cualquier emergencia. Dicha formación se actualizará periódicamente mediante la realización de los cursos que sean necesarios para conocer las innovaciones tecnológicas y de otro tipo, que se produzcan.

2. Además de lo anterior, los diferentes miembros de los equipos deberán realizar ejercicios periódicos tales como el embarque y desembarque de buques en la mar desde embarcaciones de salvamento y helicópteros. Para su mejor formación, los diferentes equipos participarán en los ejercicios de salvamento y lucha contra la contaminación que periódicamente se organicen y realicen por la

Dirección General de la Marina Mercante.

3. La Dirección General de la Marina Mercante determinará el programa de materias de los cursos de formación, así como la periodicidad de los mismos y los lugares en los que se impartirán y los propondrá a la Subsecretaría para su inclusión en el plan de formación del departamento.

Artículo 9. Asesoramiento, colaboración y acceso a

bases de datos.

1. Para el ejercicio de sus funciones, los equipos de evaluación podrán contar con el asesoramiento del personal técnico de las comunidades autónomas y corporaciones locales afectadas, así como con de los responsables de seguridad de las plantas químicas, petroquímicas,

refinerías de petróleo y cualesquiera otra susceptibles de producir sustancias nocivas o potencialmente peligrosas, de los servicios portuarios y de los responsables y capitanes de las empresas dedicadas al salvamento y la lucha contra la contaminación. Para ello, la Dirección General de la Marina Mercante elaborará y suscribirá los convenios y protocolos que sean necesarios.

2. En aquellos casos en los que el capitán del buque en situación de emergencia no autorice el embarque de miembros del equipo de evaluación, o en aquellos otros que se considere necesario, se solicitará a los mandos de la Guardia Civil que los equipos de evaluación sean acompañados por agentes de la Guardia Civil preparados para tales misiones.

3. Los equipos de evaluación tendrán acceso a aquellos sistemas de información, tal como el «safesea net» y otros de similar naturaleza.

Disposición adicional primera. Competencias de ejecución.

Se faculta al Director General de la Marina Mercante para dictar las resoluciones que sean necesarias para la ejecución y cumplimiento de esta orden.

Disposición final primera. Habilitación competencial.

Esta orden se dicta al amparo de lo establecido en el artículo 149.1.20.^a de

la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de marina mercante.

Disposición final segunda. Entrada en vigor.

Esta orden entrará en vigor a los tres meses de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 23 de enero de 2008.-La Ministra de Fomento,

DÉCIMO

INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES MARÍTIMOS

SE DESCONOCE SI SE ACTIVÓ DE OFICIO ESTA COMISIÓN

Ministerio de Fomento (BOE n. 136 de 5/6/2008)

REAL DECRETO 862/2008, de 23 de mayo por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes marítimos y la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos

REGULADAS LA INVESTIGACIÓN Y LA COMISIÓN PERMANENTE DE LOS ACCIDENTES E INCIDENTES MARÍTIMOS

El Consejo de Ministros ha aprobado un Real Decreto por el que se regulan la investigación de los accidentes e incidentes marítimos y la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos.

El objetivo es conseguir una mayor especialización de los miembros que compondrán la futura Comisión Permanente y, por tanto, de su labor. Se trata de garantizar que las medidas adoptadas para evitar futuros accidentes lleven aparejadas un grado superior en el nivel de seguridad marítima y de prevención de la contaminación.

Situación actual

Hasta ahora, la regulación de esta materia estaba contenida básicamente en la Orden de 17 de mayo de 2001 por la que se establece la composición y funciones de la Comisión Permanente de Investigación de Siniestros Marítimos. En dicha Orden, la Comisión se adscribe orgánicamente a la Dirección General de la Marina Mercante, dependiente del Ministerio de Fomento, y sus componentes son funcionarios del citado centro directivo.

El conjunto de accidentes a investigar ha puesto de manifiesto la inadecuación de la organización vigente, ya que el personal adscrito a la Comisión no lo está de forma exclusiva, lo que impide una rápida resolución de los asuntos que investiga.

Por otra parte, la Orden insta a que la Comisión esté integrada por personal

de la Dirección General de la Marina Mercante, con lo que se priva de contar con la experiencia de personas que trabajan en otros ámbitos conocedoras del sector. Asimismo, la normativa de la Organización Marítima Internacional y el proyecto de Directiva de la Unión Europea sobre investigación de accidentes requieren una revisión del modelo vigente.

Nueva situación

Mediante el nuevo Real Decreto se investigarán los accidentes marítimos y, además, los incidentes cuando de su investigación se puedan obtener enseñanzas para la seguridad marítima y para la prevención de la contaminación del medio marino procedente de los buques.

Orgánicamente, la Comisión se adscribe a la Secretaría General de Transportes del Ministerio de Fomento, si bien goza de plena independencia funcional respecto de las autoridades marítimas, portuarias, de costas o de cualquier otra cuyos intereses pudieran entrar en conflicto con la función encomendada a dicho órgano investigador.

La Comisión contará con un Pleno y una Secretaría en la que se encuadrarán los investigadores, y el personal administrativo y técnico preciso para llevar a cabo los trabajos. El Presidente de la Comisión será nombrado por la Ministra de Fomento entre personas de reconocido prestigio y cualificación profesional en los sectores marítimo o naval.

El personal a cargo de las investigaciones se dedicará a tiempo completo, en exclusiva y con una formación especializada, y no tendrán que compatibilizar esa función con tareas propias de la Dirección General de la Marina Mercante.

UNDÉCIMO

LA CAJA NEGRA DEL BUQUE FEDRA

NO EXISTE CONSTANCIA DE SU RECUPERACIÓN

El objetivo de un registrador de datos de la travesía simplificado (RDT-S) es mantener almacenada, de manera segura y recuperable, toda información relativa a la situación, el movimiento, la condición física, el gobierno y el control del buque durante el periodo anterior y posterior a todo suceso que tenga una incidencia en tales aspectos.

La información contenida en el RDT-S deberá ponerse a disposición de la Administración y del propietario del buque.

Esta información se utilizará en cualquier investigación posterior encaminada a determinar la(s) causa(s) del suceso.

La Caja Negra o RDT, transmite una señal inicial que permite localizarla y señales periódicas de localización y radiorecalada durante al menos 48 horas a lo largo de un periodo mínimo de siete días/168 horas.

DUOCÉCIMO

PRINCIPIOS DE INVESTIGACION

CODIGO DE NORMAS INTERNACIONALES Y PRACTICAS RECOMENDADAS PARA LA INVESTIGACIÓN DE LOS ASPECTOS DE SEGURIDAD DE SINIESTROS Y SUCEOS MARÍTIMOS

Capítulo 16

16.1 Independencia: Una investigación sobre seguridad marítima debería ser imparcial a fin de garantizar que fluya la información .

16.1.1 Para alcanzar el objetivo señalado en 16.1, los investigadores a cargo de una investigación sobre seguridad marítima serán funcionalmente independientes de:

- .1 las partes involucradas en el siniestro o suceso marítimo;
- .2 cualquiera que pudiera tomar la decisión de adoptar medidas administrativas o disciplinarias contra una persona u organización involucrada en un siniestro o suceso marítimo; y
- .3 las actuaciones judiciales.

16.1.2 Los investigadores a cargo de una investigación sobre seguridad marítima estarán libres de toda interferencia de las partes enumeradas en los apartados a), b) y c) del inciso 16.1.1 por lo que respecta a:

- .1 la recopilación de toda la información disponible relacionada con el siniestro o suceso marítimo, incluida la información consignada en los registradores de datos de la travesía y en los registros de los sistemas de tráfico marítimo;
- .2 el análisis de las pruebas y la determinación de los factores causales;
- .3 la elaboración de conclusiones sobre los factores causales pertinentes;
- .4 la distribución de un proyecto de informe para recabar observaciones y la elaboración del informe final; y
- .5 si procede, la elaboración de recomendaciones sobre seguridad.

16.4 Prioridad: Las investigaciones sobre seguridad marítima deberán, en la medida de lo posible, tener la misma prioridad que cualquier otra investigación, incluidas las investigaciones de carácter penal que realice el Estado con respecto a un siniestro o suceso marítimo.

16.4.1 En consonancia con 16.4, no deberá impedirse que los investigadores a cargo de una investigación sobre seguridad marítima accedan a las pruebas en el caso de que otra persona u organización investigue por separado un siniestro o suceso marítimo.

16.4.2 Entre las pruebas a la que se deberá tener acceso inmediato están:

.1 las inspecciones y otros registros en poder de los Estados de abanderamiento, propietarios y sociedades de clasificación;

.2 todos los datos registrados, incluidos los de los registradores de datos de la travesía; y

.3 las pruebas que pueden ser facilitadas por los inspectores gubernamentales, los funcionarios de los servicios de guardacostas, los gestores de los servicios de tráfico marítimo, prácticos y otro personal marítimo.

16.5 Alcance de una investigación sobre seguridad marítima:

Para identificar correctamente los factores causales es preciso realizar una investigación metódica sin demora, que vaya mucho más allá de las pruebas inmediatas y ponga de relieve las causas subyacentes, que pueden encontrarse en lugares distantes del sitio en que ha ocurrido el siniestro o suceso marítimo, y que pueden causar otros siniestros o sucesos marítimos en el futuro.

Las investigaciones sobre seguridad marítima deben considerarse por ello un vehículo para identificar no solamente los factores causales directos, sino también fallos en toda la cadena de responsabilidades.

Exclusiva del accidente intencionado por la falta de capacidad de los responsables de SASEMAR del Buque Fedra en Punta Europa

Xornal de Galicia Marítimo Pesquero | Lunes, 15 Noviembre, 2010 - 07:58

Fotos inéditas del accidente del Buque Fedra...!Las han ocultado!...!La chapuza es monumental. Desde las horas en que estuvo el buque a la deriva hacia Punta Europa!,,, con la falta de operaciones y presencia del Remolcador Clara Campoamor... simplemente observando como se golpeaba contra las rocas el Fedra, tanto desde la Mar como desde tierra, con los 25 tripulantes en su interior...Habría mucho que preguntar sobre toda esta maniobra..al culpable que se oculta, como si dirigiera una acción de Salvamento de !Pepe Gotera y Otilio!...chapuzas a domicilio..

Vista general de la zona del catastrófico intento de Salvamento...(Foto)..Se puede ver donde se estaciono la grúa (justo a la derecha esta la jaula amarilla usada para extraer a los tripulantes restante abordado) y el helicóptero de SASEMAR, averiado y el Fedra dejado de la mano de Dios contra las rocas, mientras las autoridades nombran al Jefe de la Policía Local, Coordinador del Rescate...al parecer es el que más sabe de salvamento en la Mar... Esta noche han emitido un programa en la television local sobre el incidente y los esfuerzos de los equipos de salvamento para salvar las 31 vidas que se encontraban en el FEDRA.. Sin duda hubieron tres componentes que fueron imprescindible para lograr el rescate en vientos que llegaron en momentos a soplar F11: (a) El helicoptero : segun un miembro de su tripulacion, no habian visto tanto temporal. Habia veces que las olas propulsadas por el viento formaban una cortina que tapaba al helicoptero. Se jugaron la vida para salvar otras. El Comisario de la Policia Local fue designado el Controlador del incidente, no tenia palabras de elogio para esta tripulacion con tanto valor en condiciones extremadamente pesimas.

(b) La grúa: el maquinista (Raul Munoz - Los Barrios) tuvo que trabajar a oscuras y en vientos huracanados a escasos metros del filo del acantilado. Se requería total precisión para bajar la jaula sobre el barco, y en un sitio donde los tripulantes podían alcanzarla. (c) Los "asistentes": miembros de los bomberos, policías y militares (unos 80) asistieron a Raul, manteniendo la jaula más o menos firme por mediación de cuerdas o "vientos" además de guiar a este para precisar la ejecución del rescate. Algunos de ellos también estaban muy cerca al filo, y en una ocasión, se desprendió parte del acantilado a un metro de adonde se encontraban. Además habían ambulancias, médicos, controles policiales del área y firmas particulares que acudieron con ofertas de maquinaria o recursos para efectuar este rescate. El hospital St Bernards también estaba en alerta, a lo mismo que el hospital militar.

(Foto; Helicóptero averiado en tierra observando el rescate=Los héroes del 'Fedra', por CARMEN GONZÁLEZ /ALGECIRAS Europa Sur acompaña en una inspección por la Bahía a tres tripulantes del 'Helimer Andalucía' que participaron en el rescate del carguero. La imagen del Fedra a vista de pájaro sigue impresionando. A bordo del Helimer Andalucía sobrevolamos el carguero, de 200 metros de eslora, que encalló el día 10 junto al Peñón de Gibraltar. Hoy, un día claro y sin apenas viento, el aparato, un helicóptero de la clase Sikorsky S-61 de Salvamento Marítimo, realiza una de las habituales salidas de inspección de lucha contra la contaminación por la Bahía de Algeciras, ahora incrementadas para controlar posibles vertidos. Al mando se encuentra el comandante Carlos Riscos, que el día 10 tuvo que afrontar la evacuación de los tripulantes del carguero de bandera liberiana. "Llevo más de diez años haciendo esto y, con diferencia, ha sido el peor salvamento". Este experimentado piloto, que lleva volando desde los 19 años, realizó una arriesgada maniobra, no exenta de peligro. Él le resta importancia: "para eso nos pagan", explica. Carlos Riscos, apodado cariñosamente Nube Negra, explica que cuando está de servicio ocurren todos los accidentes. Allí estaba cuando el New Flame, pero también fue el primer comandante que llegó al Prestige, del que rescató a siete tripulantes y así otros muchos. "Con diferencia, el Fedra fue el peor, por las condiciones meteorológicas", destaca. Hoy es un día soleado, pero normalmente cuando hay que intervenir en una emergencia las condiciones son malas. Riscos recuerda que ese día había olas de ocho y nueve metros, que el barco estaba junto a la escollera y el mar rompía fuerte provocando incluso una mayor altura en las olas. De ahí, la dificultad para "mantener el helicóptero en esa posición, de noche, sin referencias, con las olas pasando por encima de ti, es como si el helicóptero estuviera en una piscina de agua salada". El primero en bajar fue Alberto Márquez, uno de los dos rescatadores de a bordo. Ante una emergencia, "intentas repasar todo mentalmente, lo que llevas, lo que puedes encontrar y sabes que cada operación es diferente. Cuando estás descolgándote tienes que tener muy claro a lo que vas", dice. El día del Fedra se encontraron una situación muy complicada: "las olas pasaban por encima del helicóptero, imagina quedarte abajo, en el barco", dice. En esos momentos, había rachas de viento de 140 e incluso 160 kilómetros/hora. "Fui engancho a gente, pero en una de las subidas me golpeé contra la roca del acantilado y después con uno de los carteles que había arriba". Tubo problemas en una cadera, "nada serio, algo muscular, más que nada, moratones y algunos cortes", añade. Márquez agradece la atención que le dieron en Gibraltar, donde había un hospital de campaña, junto al faro, desde donde le trasladaron hasta el hospital de la ciudad. Márquez indica que había tanta gente por salvar que decidimos alternarnos y tuvimos la parada". "Tuvimos un problema con las turbinas que fue lo que hizo que no pudiéramos acabar el rescate", apunta el comandante. "El salitre se deposita en las turbinas, se produce una pérdida de compresión, la temperatura de la turbina se dispara y no entra combustible. Tienes que cortar rápidamente. El problema ocurrió justo cuando teníamos en el barco a uno de

nuestros rescatadores", añade. Era Raúl Ares y era su primera misión en Salvamento Marítimo. "Se portó como un héroe", añade Riscos. En esos momentos, "haces todo lo posible por seguir adelante, pero hay un dicho: una misión de salvamento es buena cuando, como mínimo, vuelven los mismos que han ido a ella, y excelente si, además, te traes a alguien". Para Riscos el que quedara un rescatador era algo que "moralmente, no puedes permitir". En una operación de salvamento, uno de los rescatadores baja, en este caso al Fedra. Allí organiza a los supervivientes y los engancha con un cabo guía para izarlo desde el helicóptero. Cuando bajó por primera vez Raúl Ares y tenía enganchado a un tripulante quiso subir con él "para que no fuera solo". Sin embargo, en ese momento, el Helimer hizo una maniobra por el temporal "y se lo llevó hacia arriba y yo me quedé. Busqué a otro tripulante que tenía el arnés para subirlo, pero el helicóptero no venía. Pensé que había pasado algo y me quedé con la tripulación para tranquilizarla y organizar la evacuación". Había que buscar un lugar resguardado porque "había olas y caían los cascotes de piedra del acantilado". Cuando hay una emergencia se produce una subida de adrenalina, reconoce Carlos Riscos. Se piensa en un momento que hay que cortar una operación, pues "piensas que no es todo lo segura que debería para la tripulación, pero piensas que puedes aguantar, que la gente se hecha para adelante y, sobre todo cuando tienes 30 personas abajo en el barco, que no es que esté mal, sino muy mal y a punto de hundirse". El comandante explica que cuando estaban ya posados frente a la mezquita, en el Peñón, debido al problema de las turbinas "no vi partirse el barco, pero cuando salimos del helicóptero oímos un golpe enorme y nos dijeron que se había partido". Y allí tuvieron que quedarse intentando lavar las turbinas con el agua dulce que les facilitaron los bomberos. Riscos recuerda al ministro principal, Peter Caruana "con las manos en la cabeza. Se portaron muy bien". Gracias a una pluma y una cesta de los bomberos de Gibraltar, Raúl Ares retomaba el rescate de los tripulantes. "Yo no sabía a cuántas personas podría aguantar la cesta.

(Foto; Boquete hecho en el golpe contra las rocas al dejarlo a la deriva el Remolcador que estaba observando en la zona, Campoamor) Tenía miedo de que ésta se enganchara con el barco y pudiera tirar la grúa hacia abajo. Metí a cuatro y después a otros seis, pero la grúa tardaba bastante tiempo en subir y bajar. Los bomberos y la policía intentaban que la cesta se mantuviera estable", relata. Ares añade que una de las veces, la polea de la de la grúa cayó encima y "tiró la cesta con la gente dentro". Riscos incide en que tuvieron que obligar a gritos a que Raúl abandonara el barco. La inspección visual de la Bahía termina y apenas se han visto dos pequeños regueros, uno de ellos salía del Fedra. "Luego lo notificaremos", apunta Riscos.

Fotos referencia buque Fedra y Antón Salgado Clavo: Vicepresidente de Pladesemapesga





Gibdan©2008

**Buque Fedra
a la deriva
contra las rocas**



**Helicóptero
Averiado**



**Cruce a la altura del
golpe contra las rocas
para iniciar el rescate**



Gibdan©2008



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 7.500 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 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.plataformaensdefensadelsectormaritimopesquerodegalicia.com