

El petrolero a la deriva en Galicia **FRONT SERENADE podría llevar crudo para financiar mercados ilegales como el Prestige.**

*Secuencia de hechos que deja al descubierto como se burla SASEMAR de los ciudadanos con Galicia y su seguridad marítima, “petrolero **FRONT SERENADE**”.*

Este petrolero y DON INDA en confabulación con Sasemar, apagan el AIS más de 10 horas antes de lo que dice la fuente de Sasemar y al Norte de Ortegal, cuando Sasemar afirma que sale de la Costa de Carnota a las 23 horas, falseando los datos, unos hechos que llevan a PLADESEMAPESGA a advertir que el petrolero podría ser un buque pirata con crudo del mercado negro...Similar al que se vende para financiar terroristas.

Pladesemapesga publicaba en su Diario Marítimo ; 02 Enero 2016.

Las rías de Galicia bajo EMERGENCIA y los cargos del PP con el SIMULADOR de ALERTAS "robado o desaparecido", lo que nos faltaba por ver..

Hasta nueve barcos buscaron refugio en el entorno de las Cíes, donde existe una zona acotada ex profeso, ante las pésimas condiciones del mar por el temporal que azota a la costa gallega.

Emergencias todavía mantiene la alerta naranja por olas que alcanzaron hasta cinco metros de altura y vientos con rachas que llegaron a superar los 120 kilómetros por hora en la entrada de la Ría de Vigo, en concreto en el centro de control de Meteogalicia en Santa María de Oia....

Y al Capitán Marítimo de Vilagarcía, que nadie sabe bajo petición de quien, pide autorización del Sr Valero Director de la DGMM, según manifiesta NAUCHERglobal, Juan Zamora 03/01/2016 (un ciudadano que conoce las cosas íntimas del capitán marítimo y Sr Valero, menos las de los perjudicados) tal y como muestra en un artículo más servil que informativo y en el que solo faltaba escanciar una botella de sidra para empinar el codo y ver más claras las cosas...., Ver artículo; http://www.naucher.com/es/actualidad/el-front-serenade-reparo-su-averia-y-siguio-rumbo-a-rotterdam/_n:4157/

Ver foto; Valero y Capitán Marítimo en el Centro Jovellanos, en plena emergencia con varios desaparecidos, mientras sus familias lloraban deambulando por la costa en busca de sus familiares.

Ver; <http://pladesemapesga.com/print.php?sid=52523>

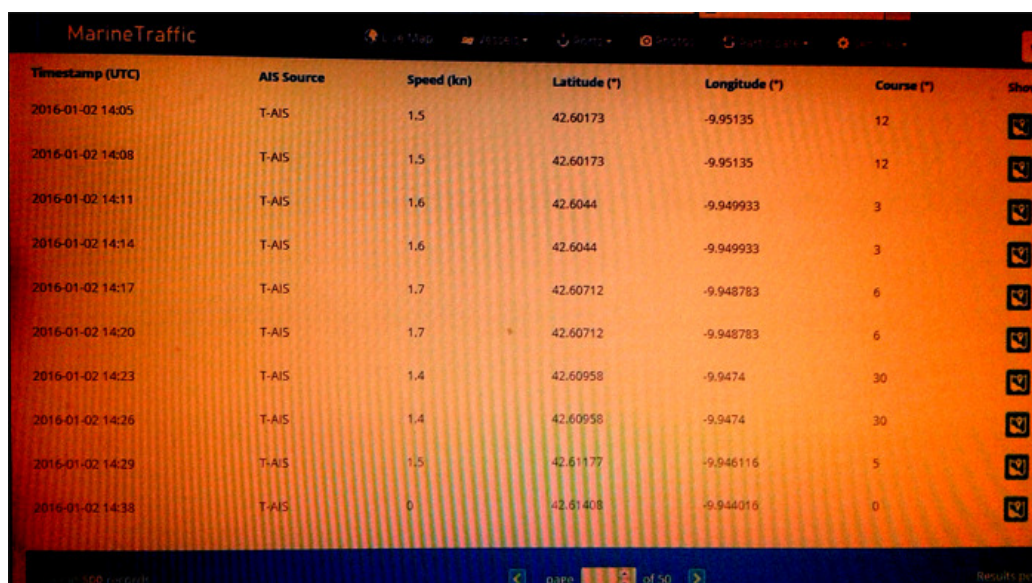
Los responsables de Galicia, Capitán de Vilagarcía y Valero, nada mejor que autorizar la entrada en nuestro litoral de un buque bajo ALERTA LARANXA con olas de mas de 6 metros, vientos de 120 kilómetros hora, con más de 330 mil toneladas de crudo sin ancla, a la deriva, sin control, sin simulador de puerto refugio, robado o desaparecido en la Xunta de Galicia, y nuestro amigo Capitán, Letrado y unas cuantas cosas más, no se le ocurre otra cosa que publicar un artículo en el que afirma con total rotundidad que el comportamiento de estos dos responsables fue EXQUISITO..

Flaco favor reciben las gentes de la Mar en España con individuos como Juan Zamora de NAUCHERglobal, postrado como una DONCELLA al servicio del Capitán Marítimo de Vilagarcía y del Sr Valero, que dando las gracias al buen saber de los ciudadanos, en este momento en funciones y desaparecido, menos para seguir cobrando a final de mes...

Pladesemapesga entiende como de muy duras estas calificaciones o críticas, pero los documentos son los que son, lo que publicamos, es lo que es, y en este comunicado, acreditamos con documentos visuales, la OCULTACIÓN, CENSURA, Y DESINFORMACIÓN, algún responsable miente como un bellaco, y lo que es más grave, induce a los medios de comunicación a mentir para evadirse de las responsabilidades, que nosotros apuntamos a NEGOCIACIONES OCULTAS DE REMOLCAJE O SALVAMENTO, Y ACUERDOS Y NEGOCIACIONES PRIVADAS DE LA INDEMNIZACIÓN, QUE A FALTA DEL PARTE DE CARGA, PUEDE LLEGAR A VARIOS MILLONES DE EUROS, QUE JUNTO AL DEL PORTACONTENEDORES MSC AJACCIO, ACABARAN EN PARAISOS FISCALES, MIENTRAS EL SR VALERO, DE SUS PROPIAS PALABRAS Y DECLARACIONES HA LLEVADO A LA QUIEBRA TÉCNICA A SASEMAR, LA ÚLTIMA JOYA, UN CRÉDITO DE MÁS DE 50 MILLONES DE EUROS PARA EL RESCATE DEL BUQUE FACTORÍA RUSO EN CANARIAS Y SIN NINGUNA EXPLICACIÓN A DÍA DE HOY.

Front Serenade y Don INDA apagan el sistema AIS de forma simultanea..Por que y que esconden..?

Pladesemapesga - demuestra, que el petrolero Front Serenade - paró máquina - durante 6 minutos.....?, el día anterior, Sábado, día 2 de Enero, mucho antes del incidente en Corrubedo y de que fuese avistado por el remolcador Don Inda, con una velocidad media de uno-dos- nudos a la hora...

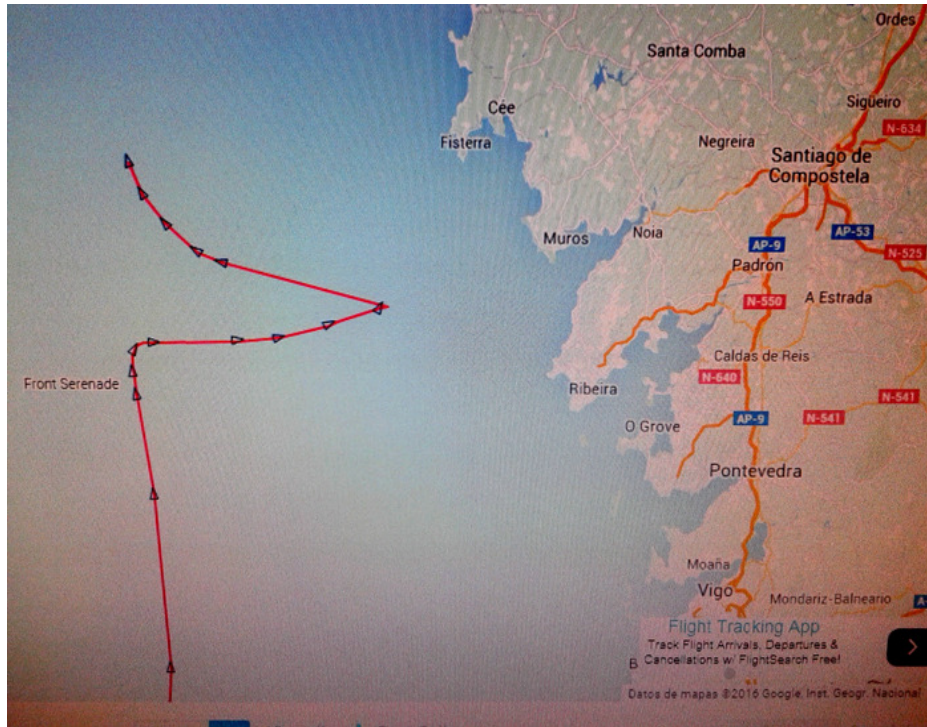


Timestamp (UTC)	AIS Source	Speed (kn)	Latitude (°)	Longitude (°)	Course (°)	Show
2016-01-02 14:05	T-AIS	1.5	42.60173	-9.95135	12	
2016-01-02 14:08	T-AIS	1.5	42.60173	-9.95135	12	
2016-01-02 14:11	T-AIS	1.6	42.6044	-9.949933	3	
2016-01-02 14:14	T-AIS	1.6	42.6044	-9.949933	3	
2016-01-02 14:17	T-AIS	1.7	42.60712	-9.948783	6	
2016-01-02 14:20	T-AIS	1.7	42.60712	-9.948783	6	
2016-01-02 14:23	T-AIS	1.4	42.60958	-9.9474	30	
2016-01-02 14:26	T-AIS	1.4	42.60958	-9.9474	30	
2016-01-02 14:29	T-AIS	1.5	42.61177	-9.946116	5	
2016-01-02 14:38	T-AIS	0	42.61408	-9.944016	0	

Las secuencias del AIS - identifican - que desde las 14:14 horas hasta las 14:38 horas, mantuvo una velocidad media de 1,5 Knots/nudos.

A las 14:38 horas - paró máquina - .

A las 14:44 horas, comienza a aumentar velocidad progresivamente, tal y como se demuestra en los gráficos.

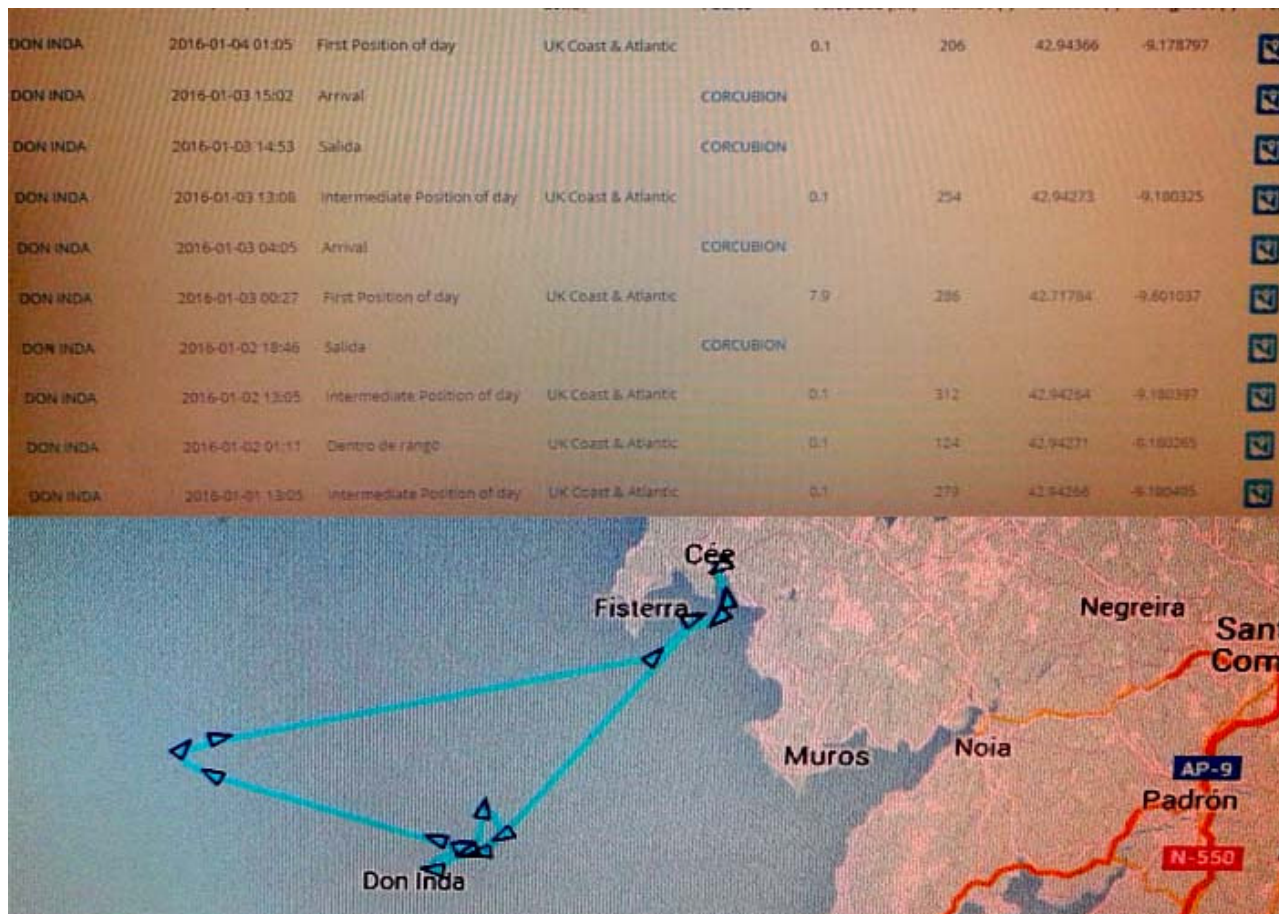


El remolcador Don Inda sale de Corcubión el Sábado día 2 de Enero a las 18;46 horas.

Tras el recorrido con el Petrolero, curiosamente el Don Inda, sale a las 14:53 para volver a las 15.02 del día 3 de Enero de 2016 en Corcubión. Hora esta que el Petrolero ya estaba al Norte de Ortegal y a punto de apagar el sistema AIS.

DATO CURIOSO ES QUE EL DON INDA APARCE EN EL SISTEMA AIS COMO APAGADO EN AGUAS DEL REINO UNIDO COSTA ATLÁNTICA, LO QUE NOS INCLINA A PENSAR QUE, EL PETROLERO FUE ALEJADO POR EL REMOLCADOR A AGUAS INTERNACIONALES, IGUAL QUE SE HIZO CON EL PRESTIGE, PERO EN ESTE CASO, BAJO LA OCULTACIÓN...

En la referencia podemos ver como el remolcador Don Inda desde ese momento y a fecha 4 de Enero (hoy) de 2016, continua el sistema de navegación AIS apagado, siendo muy revelador...



Curiosamente el Don Inda desaparece del sistema de navegación AIS justo en el mismo momento en que el PETROLERO desconecta su sistema vía satélite de control del buque.

Unas coincidencias que el lector es sabio y puede juzgar por si mismo..

Los datos son los que son, y los listos y titulados, no hacen más que quedar al descubierto convertidos en el enemigo de las gentes de la Mar y su seguridad, y estamos tan seguro de lo que decimos, que lo decimos con la boca bien ancha..Y si mentimos que convoquen un debate ante los medios de comunicación en directo y debatimos ante el público que lo desee ver....

Esto **no** sucederá, por que como es sabido, los servilistas actúan en la sombra, lamen la parte más sucia de su mentor, simplemente para recibir una palmadita en la espalda a costa de la seguridad en la Mar, vidas humanas y multitud de cadáveres regados por todo nuestro litoral, mientras estos clanes de monjes adoncellados, lamentablemente no entran en peligro de extinción, si no que se multiplican como si de una plaga maldita, más propia de la serie "PIRATAS", que del Siglo XXI.

Pero pasemos a los datos que nos pretende hacer creer SASEMAR en medio de todas estas cortinas de humo que emanan de la misma SASEMAR.

Un petrolero de Liberia que viajaba de Sidi Kedir (Egipto) a Rotterdam (Países Bajos) y tras alertar la Xunta de Galicia de la Alerta Naranja en toda la costa gallega en la noche del sábado a la costa de A Coruña tras sufrir una incidencia en el ancla quedando a la deriva, bajo las siguientes condiciones;

Emergencias todavía mantiene la alerta naranja por olas que alcanzaron hasta cinco metros de altura y vientos con rachas que llegaron a superar los 120 kilómetros por hora en la entrada de la Ría de Vigo, en concreto en el centro de control de Meteogalicia en Santa María de Oia....

Hasta nueve barcos buscaron refugio en el entorno de las Cíes, donde existe una zona acotada expresamente, ante las pésimas condiciones del mar por el temporal que azota a la costa gallega.

Bajo estas condiciones los responsables de la Seguridad en la Mar, según todas las informaciones bajo un exquisito acuerdo de amistad, le permitieron arrimarse a la costa con olas de seis metros y vientos huracanados de 120 kilómetros hora y sin el ancla...!!! Quien les puso como funcionarios en la seguridad marítima, debería estar en la cárcel !!!, decimos y afirmamos nosotros..

Según han explicado a Europa Press fuentes de Salvamento Marítimo, este buque llamado Front Serenade pidió autorización para "acercarse algo a tierra" y poder recuperar "14 grilletes" de su ancla que había largado, sin aclarar a quien y como pidieron esta ayuda bajo condiciones de ALARMA LARANXA en la costa, y por que, el consignatario, propietario del buque y Capitán, si era tan sencillo y sin ningún peligro, no solicitó, remolque privado que reduce los costes en más de 90% el incidente, nadie habla, nadie explica, nadie sabe que pasó en la Torre de Control de Finisterre, todo ello cuando la mayoría de los buques de carga en general se abrigan en la Ría de Vigo o se alejaban de la costa ante el temporal, y que curiosamente este petrolero hace todo lo contrario con el beneplácito del capitán Marítimo de Vilagarcía y el Sr Valero Director de la DGMM....

Esto se parece más a un cuento de Caperucita con una mamá muy mala, dejando sola a la abuelita con el lobo suelto en el bosque abandonada y para más maldad manda a la niña sola para que se la coma el lobo... Sres, seamos serios, el Juzgado marítimo de Ferrol, ya tendría que tener el parte de la incidencia en su poder, y como medida cautelar, los irresponsables, Capitán marítimo de Vilagarcía y Sr Valero en la cárcel, si son ciertas las fuentes que dicen los medios de comunicación..

Ante ello, Salvamento Marítimo movilizó a la embarcación Don Inda, que fue hasta las inmediaciones para supervisar la maniobra en el momento en el que el Front Serenade se aproximó a 18 millas de cabo Corrubedo. Nuestra informaciones nos dicen que estuvo a menos de 5 millas de la Costa de Carnota.

El petrolero visible desde la costa en la zona desde Finisterre hasta Corrubedo hasta las 10 de la mañana según nos manifiestan vecinos de la zona, creó gran alarma entre la población, siendo en este momento el tema en todos los bares y centros de reunión de la costa en esa zona, de ahí el motivo del comunicado de Sasemar hecho público, que no se pudo "tapar" el incidente al estar tan cerca de la costa y ser visible, para ello se utiliza un diario impreso subvencionado con varios millones de euros públicos a dedo, para que informen cual panfleto publicitario los intereses del Gobierno del PP en la Xunta, DGMM y Sasemar..Quedando al descubierto en las intenciones de engañar a los ciudadanos.



Sasemar según las fuentes aporta DATIOS FALSOS SOBRE EL PETROLERO **FRONT SERENADE**, el remolcador de Sasemar, Don Inda se hizo a la Mar la noche del Sábado al Domingo en plena **ALERTA DE OLEAJE DE MÁS DE 6 METROS Y VIENTOS DE MÁS DE 120 KILÓMTEROS HORA**, haciendo el tiempo antes de poner al costado del Petrolero que se encontraba con la proa hacia tierra., a las 01 horas del día 3 –Noche del Sábado a Domingo.

La foto del sistema AIS demuestra que a las 13, horas (medio día del Domingo) el petrolero se encontraba al Norte de Ortegá, momento en que **APAGA EL SISTEMA AIS, ¡!! Para que lo apaga!.**

Los comunicados de Sasemar afirman y declaran que el petrolero se hizo a la mar por su propio sistema de motores a las 23 horas (noche del Domingo)... Según el sistema AIS es totalmente falso...El petrolero tubo que salir de la zona visible de Finisterre, obligatoriamente sobre las 10 o 11 de la mañana, (hipótesis de Pladesemapesga, posiblemente remolcado por el Don Inda que en acuerdo con el Capitán del Petrolero, acordaron apagar el AIS, para darle tiempo al remolcador de Sasemar a llegar a la zona de Corrubedo para decir que el petrolero salió por medios propios)

¡!! Por que apaga el sistema AIS a las 13,38 UTC el petrolero FRONT SERENADE ¡!!

¡!! Por que Sasemar informa que salio de la Costa de Carnota a las 23 horas siendo FALSO ¡!!

Tanta intriga, nos inclina a pensar que el petrolero no tenía como destino Holanda , si no más bien que transportaba petróleo del mercado negro con rumbo que nadie quiere explicar...

GALICIA ESTUBO Y ESTA EN GRAVE PELIGRO DE OTRO PRESTIGE, es así de simple y así lo venimos denunciando desde Pladesemapesga, sobren informes al respecto.

Las mismas fuentes de SASEMAR (Capitán marítimo y Sr Valero) han explicado que, una vez recuperados los grilletes de su ancla, este buque con bandera de Liberia inició su marcha a las 23,00 horas.

VAMOS A DEMOSTRAR QUE TODO ESTO ES MENTIRA CON FOTOS AJENAS A TODOS ELLOS Y NOSOTROS, PASEN Y VEAN:



Foto 1 del sistema seguimiento satelital y de acceso público, en el que nos informa de la posición del buque, el día 3 de Enero de 2016, (noche del Domingo) mucho más lejos de lo que dice Sasemar y los medios de comunicación que se hicieron eco de las declaraciones del ente oficial, SASEMAR



FOTO.- 2 El Remolcador DON INDA, sale al encuentro del petrolero la madrugada del Sábado a Domingo, 01,28 en plena ALERTA NARANJA DE LA XUNTA DE GALICIA, con vientos de 120 kilómetros hora y olas de más de seis metros y con la cadena y ancla a cuestras..

Última comunicación antes de apagar el sistema de localización AIS, imagen tomada el día 4 a las 09:53

FRONT SERENADE AIS Data

Último reporte:	Jan 03, 2016 13:38 UTC
Tipo de barco:	Crude Oil Tanker
Bandera:	Liberia
Destino:	ROTTERDAM
ETA:	Jan 03, 14:00
Lat/Lon:	44.63852 N/8.89602 W
Curso/Velocidad:	22 ° / 10 kn.
Calado corriente:	21 m
Distintivo:	ELYK8
IMO / MMSI:	9248473 / 636011328

FOTO.- 3 Datos del sistema AIS satelital del último report del petrolero FRONT SERENADE tomada hoy día 4 de Enero a las 9,53 de la mañana... en el que deja al descubierta la DESCONXIÓN DEL SISTEMA AIS, que quiere ocultar el petrolero....Nada se sabe en este mismo momento del buque que puso en evidencia al sistema Español de salvamento en la Mar una vez más..



Foto 4; Últimos datos antes de apagado del sistema de seguimiento de buques AIS tal y como se nos ha mostrado a la hora anteriormente citada. ¡!! Por que apagó el sistema AIS, que quiere ocultar, es que acaso tiene rumbo desconocido mintiendo en el parte de carga y destino...?, los habrá el Sasemar y calla

SIGUE EN ANEXO COMUNICADO;

Pladesemapesga viene de forma reiterada advirtiend o la dejadez y abandono de la costa gallega en GRAVE PELIGRO DE OTRO PRESTIGE.

Antecedentes;

Galicia en peligro inminente y descorazonador, ante la incapacidad mostrada en el abordaje del Estrecho de Gibraltar

Xornal del Mar y la Pesca | Sábado, 14 Enero, 2012 - 05:52

Un Grupo Multidisciplinar de la Plataforma en Defensa del Sector Marítimo Pesquero de Galicia, conformado por el Grupo de Expertos no Gubernamentales del Sistema Mundial de Socorro, dirigido y asesorado por Antón Salgado Clavo elabora un informe preliminar y demodelor de los hechos y las graves consecuencias de este tipo de siniestros.

Naufragio Costa Concordia y abordaje en el Estrecho de Gibraltar : el esfuerzo preventivo y la interfaz hombre-máquina han vuelto a fracasar con grave riesgo inminente de producirse en Galicia por contener en su litoral el corredor marítimo más importante de Europa.

Trabajo realizado bajo la atención directa de :Antón Salgado Clavo Oficial Radioelectrónico de la Marina Mercante de 1ª Clase Asesor en la Delegación de España en el Subcomité de

Radiocomunicaciones, Búsqueda y Salvamento celebrado en Londres en octubre de 2006 (OMI/COMSAR 10), Portavoz del Grupo de Expertos y Vicepresidente de Pladesemapesga, interlocutor internacional ante organismos sobre la Piratería Marítima con sede en Londres.

LOS OLVIDOS DE LA AESM

Todos los buques con mercancías peligrosas están controlados en la mar.

La AESM, denuncia hechos o desastres consumados a pesar de advertir un presunto " esfuerzo preventivo " pero sin advertirlo en los ocho criterios de su ranking de preparación de accidentes.

La prevención contra los vertidos se conseguirá, controlando en tiempo y forma los buques en la mar, es decir, tener controlado el riesgo para que no se produzca el incidente o accidente y en consecuencia la catástrofe marítima, con pérdida de vidas humanas y contaminación marina.

El abordaje en aguas de Japón de los buques " Alpha Action " y " Whan Hai 307 ", hace un par de años, evidencia nuevamente que la interfaz hombre-máquina en la estrategia de la navegación electrónica, ha vuelto a fallar estrepitosamente. Recurrir nuevamente al " factor humano " sería incurrir en un nuevo error.

La pericia de los Grupos de Trabajo de la Organización Marítima Internacional, debe impedir de una vez por todas, la masiva implementación de innovaciones tecnológicas a bordo de los buques, sin las tripulaciones de seguridad exigidas y sin los módulos de formación requeridos. En la Organización Marítima Internacional (COMSAR/OMI) continúan debatiéndose en profundidad distintos aspectos relacionados con la navegación electrónica. Algunas delegaciones muestran su inquietud ante la posible sustitución de ayudas a la navegación tradicionales por ayudas a la navegación virtuales o navegación electrónica. Además, opinaron que era necesario asegurarse de que se tenía debidamente en cuenta la interfaz hombre-máquina y el factor humano, y en particular la formación del personal.

Diferentes Grupos de Trabajo del Subcomité de Radiocomunicaciones, Búsqueda y Salvamento de la Organización Marítima Internacional (COMSAR/OMI) llegaron a la conclusión de que los enlaces de comunicaciones de datos y el funcionamiento del Sistema Mundial de Socorro (SMSSM) son posibles elementos de una estrategia de navegación electrónica, y de que la estructura propuesta para el sistema se encuentra dentro del ámbito de competencias del Subcomité COMSAR.

El Pleno del Subcomité de Radiocomunicaciones, Búsqueda y Salvamento (COMSAR 11), celebrado el pasado mes de febrero en Londres, en sus Conclusiones elevadas al Comité de Seguridad Marítima, recogió en uno de sus puntos, la " REDUCCIÓN AL MÍNIMO DE LAS TRANSMISIONES INCORRECTAS DEL SISTEMA AUTOMATICO DE IDENTIFICACIÓN DE BUQUES (SIA/AIS) " Desde Galicia, se ha venido denunciando que, en los últimos meses, se están produciendo accidentes inexplicables de buques de gran tonelaje. La OMI, a través del COMSAR 11, recoge en sus Conclusiones, la importancia de establecer una Estrategia para la Navegación Electrónica.

Nos encontramos en plena fase de transición de la Navegación Tradicional a la Navegación Electrónica, con los riesgos reconocidos en la OMI, como son la interfaz máquina-hombre, la formación y las infraestructuras en tierra. El Sistema Mundial de Socorro y el Sistema Automático de Identificación de Buques, están íntimamente ligados en la gestión de la Navegación Electrónica. Por eso, no deja de sorprender, la ligereza con la que se habla en cuanto a las Inspecciones MOU (Memorando de Paris).

¿ Cuántos buques han sido inspeccionados a través del Sistema Automático de Identificación de Buques ?

¿ Se conocen las estadísticas y sus resultados ?

A lo peor, nos encontraríamos con gravísimas deficiencias de instalación y transmisiones incorrectas del Sistema Automático de Identificación de Buques. Quizás ahí, estén las claves de tanto abordaje y de tanta maniobra extraña, no en los cantos de las sirenas ...

La AESM, debería diferenciar y dejar bien claro el concepto de la prevención contra los vertidos, ante la manida y consumada idea de la lucha contra los vertidos. Y, debería hacerlo, a través de las nuevas tecnologías, aplicadas en plena transición de la navegación tradicional a la navegación electrónica.

Trabajo realizado bajo la atención directa de :

Antón Salgado Clavo Oficial Radioelectrónico de la Marina Mercante de 1ª Clase Asesor en la Delegación de España en el Subcomité de Radiocomunicaciones, Búsqueda y Salvamento celebrado en Londres en octubre de 2006

(OMI/COMSAR 10), Portavoz del Grupo de Expertos y Vicepresidente de Pladesemapesga, interlocutor internacional ante organismos sobre la Piratería Marítima con sede en Londres.

LOS OLVIDOS DE LA AESM

Todos los buques con mercancías peligrosas están controlados en la mar.

La AESM, denuncia hechos o desastres consumados a pesar de advertir un presunto " esfuerzo preventivo " pero sin advertirlo en los ocho criterios de su ranking de preparación de accidentes.

La prevención contra los vertidos se conseguirá, controlando en tiempo y forma los buques en la mar, es decir, tener controlado el riesgo para que no se produzca el incidente o accidente y en consecuencia la catástrofe marítima, con pérdida de vidas humanas y contaminación marina.

El abordaje en aguas de Japón de los buques " Alpha Action " y " Whan Hai 307 ", hace un par de años, evidencia nuevamente que la interfaz hombre-máquina en la estrategia de la navegación electrónica, ha vuelto a fallar estrepitosamente. Recurrir nuevamente al " factor humano " sería incurrir en un nuevo error. La pericia de los Grupos de Trabajo de la Organización Marítima Internacional, debe impedir de una vez por todas, la masiva implementación de innovaciones tecnológicas a bordo de los buques, sin las tripulaciones de seguridad exigidas y sin los módulos de formación requeridos.

En la Organización Marítima Internacional (COMSAR/OMI) continúan debatiéndose en profundidad distintos aspectos relacionados con la navegación electrónica. Algunas delegaciones muestran su inquietud ante la posible sustitución de ayudas a la navegación tradicionales por ayudas a la navegación virtuales o navegación electrónica. Además, opinaron que era necesario asegurarse de que se tenía debidamente en cuenta la interfaz hombre-máquina y el factor humano, y en particular la formación del personal.

Diferentes Grupos de Trabajo del Subcomité de Radiocomunicaciones, Búsqueda y Salvamento de la Organización Marítima Internacional (COMSAR/OMI) llegaron a la conclusión de que los

enlaces de comunicaciones de datos y el funcionamiento del Sistema Mundial de Socorro (SMSSM) son posibles elementos de una estrategia de navegación electrónica, y de que la estructura propuesta para el sistema se encuentra dentro del ámbito de competencias del Subcomité COMSAR.

El Pleno del Subcomité de Radiocomunicaciones, Búsqueda y Salvamento (COMSAR 11), celebrado el pasado mes de febrero en Londres, en sus Conclusiones elevadas al Comité de Seguridad Marítima, recogió en uno de sus puntos, la " REDUCCIÓN AL MÍNIMO DE LAS TRANSMISIONES INCORRECTAS DEL SISTEMA AUTOMÁTICO DE IDENTIFICACIÓN DE BUQUES (SIA/AIS) " Desde Galicia, se ha venido denunciando que, en los últimos meses, se están produciendo accidentes inexplicables de buques de gran tonelaje. La OMI, a través del COMSAR 11, recoge en sus Conclusiones, la importancia de establecer una Estrategia para la Navegación Electrónica. Nos encontramos en plena fase de transición de la Navegación Tradicional a la Navegación Electrónica, con los riesgos reconocidos en la OMI, como son la interfaz máquina-hombre, la formación y las infraestructuras en tierra. El Sistema Mundial de Socorro y el Sistema Automático de Identificación de Buques, están íntimamente ligados en la gestión de la Navegación Electrónica. Por eso, no deja de sorprender, la ligereza con la que se habla en cuanto a las Inspecciones MOU (Memorando de Paris).

¿
Cuántos buques han sido inspeccionados a través del Sistema Automático de Identificación de Buques ?

¿ Se conocen las estadísticas y sus resultados ?

A lo peor, nos encontraríamos con gravísimas deficiencias de instalación y transmisiones incorrectas del Sistema Automático de Identificación de Buques.

Quizás ahí, estén las claves de tanto abordaje y de tanta maniobra extraña, no en los cantos de las sirenas ...

La AESM, debería diferenciar y dejar bien claro el concepto de la prevención contra los vertidos, ante la manida y consumada idea de la lucha contra los vertidos. Y, debería hacerlo, a través de las nuevas tecnologías, aplicadas en plena transición de la navegación tradicional a la navegación electrónica.

La prevención contra los vertidos se conseguirá, controlando en tiempo y forma los buques en la mar, es decir, tener controlado el riesgo para que no se produzca el incidente o accidente y en consecuencia la catástrofe marítima, con pérdida de vidas humanas y contaminación marina.

El AIS basa su funcionamiento en la utilización de transpondedores automáticos, instalados a bordo, capaces de enviar información a otro buque o a un centro de control en tierra, datos tales como: . Nombre del buque .

Indicativo de llamada . Número identificativo OMI (Código MMSI) .

Fecha y hora UTC . Posición en datum WGS84 . Rumbo COG . Velocidad SOG . Destino . ETA .

Tipo de buque . Longitud . Carga . Número de personas a bordo.

Lo anterior, con el fin de mantener informado al Centro de Control, el cual mantendrá un panorama de superficie claro y preciso sobre su área de acción, permitiendo además que los buques en el sector conozcan exactamente las maniobras del resto de los buques en las cercanías.

La Agencia de Seguridad Marítima cree que la capacidad de respuesta ante un buque con carga tóxica es limitada

El esfuerzo preventivo de los últimos años en seguridad marítima se ha centrado en accidentes con derrame de hidrocarburos, especialmente a raíz de los accidentes del Erika y el Prestige .

Sin embargo, una amenaza latente a la que se presta escasa atención son todos aquellos buques que transportan mercancías peligrosas o tóxicas que no tienen nada que ver con los derivados del petróleo.

Barcos como el Casón , que en diciembre de 1987 se incendió frente a la costa gallega con una carga tóxica e inflamable y causó el pánico en la Costa da Morte.

La Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM), consciente de estas carencias en los Estados costeros de la Unión Europea, ha elaborado un informe para evaluar las políticas y la capacidad de respuesta operacional de los países miembros ante un accidente de un barco con este tipo de mercancías.

La conclusión del estudio es que España, a pesar de haber sufrido hace veinte años la traumática experiencia del Casón , tiene una capacidad «limitada» para enfrentarse a un accidente en el que esté implicado un quimiquero, gasero o buques similares.

Mitad de la tabla

Los técnicos de la agencia europea con sede en Lisboa explican que los datos en los que se basan las conclusiones proceden de las respuestas enviadas por los propios Estados miembros.

Con esta información, España ocuparía un discretísimo lugar en la mitad de la tabla del ránking de preparación que se reproduce en esta página y que ha sido elaborado sobre ocho criterios técnicos de los que España solo cumple tres.

Así, la AESM considera que España ha ratificado los principales protocolos internacionales para enfrentarse a este tipo de accidentes (el internacional del 2000 y el de la Convención de Barcelona), cuenta con experiencia previa en la gestión de los mismos y posee dos buques capaces de afrontar estas contingencias.

La agencia, en este último punto, se refiere a los dos buques polivalentes - el Don Inda , con base en Galicia, y el Clara Campoamor - que fueron encargados por el Gobierno a raíz de la catástrofe del Prestige, y que cuentan con la tecnología necesaria para enfrentarse a otras mercancías peligrosas además de los hidrocarburos.

No obstante, la AESM cuestiona la capacidad de respuesta española después de constatar que no cumple ninguno de los cinco criterios restantes.

De hecho, concluyen que el margen de maniobra ante estos accidentes «es bastante limitado y depende de los mismos recursos que los utilizados en un vertido de hidrocarburos».

En concreto, España, y por tanto Galicia, no han realizado todavía «de forma específica» un estudio de evaluación de riesgos respecto a los buques con carga tóxica o peligrosa que pasan frente a sus costas.

El informe también detalla que el Plan Nacional de Contingencias no incluye la posibilidad de una catástrofe de estas características y que España «carece de un equipo especializado de control y monitorización de vertidos» con sustancias tóxicas, inflamables o explosivas.

Los autores del estudio destacan de igual manera la inexistencia de un equipo de expertos para afrontar estos siniestros, así como un asesoramiento científico permanente y especializado.

Este último punto sería matizable, pues España contó hasta hace unos meses con el Centro para la Prevención de la Contaminación del Litoral (Cepreco), integrado ahora en el macroministerio de Elena Espinosa y especializado en vertidos de hidrocarburos, pero con expertos que pueden prestar asesoramiento en otro tipo de accidentes y cargas.

En cualquier caso, la AESM admite que la Dirección General de la Marina Mercante ha firmado un acuerdo con la industria química española para cooperar en este tipo de accidentes marítimos, especialmente en lo que respecta a poder contar con información adecuada sobre las particularidades de la carga desde el primer momento del siniestro.

En cualquier caso, llama la atención que países como Rumanía o Polonia estén más preparados que España para enfrentarse a estos accidentes.

VALORACIONES MAS DESTACADAS

1.- El informe habla en todo momento de ESFUERZO PREVENTIVO.

2.- La Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM), consciente de unas presuntas carencias en los Estados costeros de la Unión Europea, ha elaborado un informe para evaluar las políticas y la capacidad de respuesta operacional de los países miembros ante un accidente de un barco con este tipo de mercancías.

3.- La conclusión del estudio es que España, a pesar de haber sufrido hace veinte años la traumática experiencia del Casón, tiene una capacidad «limitada» para enfrentarse a un accidente en el que esté implicado un químico, gasero o buques similares.

4.- Los técnicos de la agencia europea con sede en Lisboa explican que los datos en los que se basan las conclusiones proceden de las respuestas enviadas por los propios Estados miembros.

5.- Con esta información, España ocuparía un discretísimo lugar en la mitad de la tabla del ranking de preparación que se reproduce en esta página y que ha sido elaborado sobre ocho criterios técnicos de los que España solo cumple tres.

6.- No obstante, la AESM cuestiona la capacidad de respuesta española después de constatar que no cumple ninguno de los cinco criterios restantes.

7.- En concreto, España, y por tanto Galicia, no han realizado todavía «de forma específica» un estudio de evaluación de riesgos respecto a los buques con carga tóxica o peligrosa que pasan frente a sus costas.

8.- El informe también detalla que el Plan Nacional de Contingencias no incluye la posibilidad de una catástrofe de estas características y que España «carece de un equipo especializado de control y monitorización de vertidos» con sustancias tóxicas, inflamables o explosivas.

9.- Los autores del estudio destacan de igual manera la inexistencia de un equipo de expertos para afrontar estos siniestros, así como un asesoramiento científico permanente y especializado.

10.- Este último punto sería matizable, pues España contó hasta hace unos meses con el Centro para la Prevención de la Contaminación del Litoral (Cepreco), integrado ahora en el macroministerio de Elena Espinosa y especializado en vertidos de hidrocarburos, pero con expertos que pueden prestar asesoramiento en otro tipo de accidentes y cargas.

LA FALTA DE PREVENCIÓN DENUNCIADA DESDE GALICIA

El 1 de enero entró en vigor el Sistema LRIT que permite a los gobiernos tener identificados a los grandes buques que navegan alejados hasta a mil millas de la costa. "Un acontecimiento muy importante".

Así califican los expertos la entrada en funcionamiento del nuevo Sistema de Identificación y Seguimiento de Largo Alcance de los Buques (LRIT), que permite a los Gobiernos tener un seguimiento no sólo del movimiento de la flota bajo su propio pabellón sino también de cualquier buque que se dirija a sus instalaciones o que transite a una determinada distancia de su litoral.

El sistema, que entró en vigor el pasado 1 de enero y que está basado en telecomunicaciones por satélite, es de aplicación a la mayoría de los buques mercantes de más de 300 GT de arqueado bruto en viajes internacionales, que estarán obligados a tramitar automáticamente su identidad, posición y la fecha y hora de la situación facilitada a partir del 31 de diciembre de este año.

En concreto, los buques que deberán pasar esta información son los de pasaje, los de carga y las unidades móviles de perforación mar adentro. De esta forma, los Gobiernos tienen derecho a recibir información sobre identificación y seguimiento de largo alcance de todos los buques que pertenezcan a su pabellón, independientemente del lugar donde se encuentren estas embarcaciones.

Permite además tener localizados a los buques que hayan comunicado su intención de entrar en una instalación portuaria o en un lugar bajo jurisdicción de ese Gobierno, independientemente del lugar en que se encuentren y siempre que no estén en aguas interiores de otro país.

Además la localización es efectiva para aquellos navíos que naveguen a una distancia máxima de 1.000 millas de la costa. Sin embargo, los oficiales radioelectrónicos de la Marina Mercante apuntan que aunque el sistema permite la identificación de los buques, el tipo de mercancías transportan, su posición, rumbo, velocidad, etc., que facilita que estén alerta para posibles peligros, no permite su control "porque si se llama al buque a la radio y no la cogen, no hay un control efectivo".

El sistema se creó ante la demanda de los Gobiernos de un sistema de identificación de buques de carácter global que permitiera saber la posición y hacer un seguimiento de los buques a larga distancia en cualquier parte del mundo. Por este motivo, la Organización Marítima Internacional (OMI) acometió el desarrollo de este sistema, basado en comunicaciones por satélite, que funciona de forma parecida al sistema de Identificación Automática de los Buques (AIS), que entró en vigor el 31 de diciembre de 2004.

La principal diferencia entre el AIS y el LRIT es la distancia ya que mientras el AIS permite tener identificados a los buques que navegan a menos de 200 millas de la costa de un país, el LRIT localiza a los barcos que están a menos de 1.000 millas de distancia.

La OMI entiende que en los primeros años de utilización del sistema se puede mejorar su funcionamiento por lo que ha designado a un equipo coordinador que se encargará de investigar los problemas y dificultades operativas del sistema para proceder después a corregirlos.

El equipo coordinador realizará un examen anual del funcionamiento del sistema LRIT y dará cuenta de sus conclusiones a la OMI al menos una vez al año.

Principalmente se centrará en examinar el funcionamiento de los proveedores de servicios al centro internacional de datos del LRIT, el estado de las bases de datos, el sistema internacional de intercambio de datos y la estructura de sus tarifas y que los Gobiernos contratantes reciban la información de LRIT correctamente.

SEGUIMIENTO DESDE GALICIA

Las valoraciones de la AESM, sobre su APARENTE valoración del "esfuerzo preventivo" de España, merecen un pormenorizado estudio porque de ellas se extraen datos que ratifican pretéritos temores de actuaciones que han provocado retrasos en la intervención de unidades marítimas y aéreas en episodios de lucha contra la contaminación y lo que es peor de la seguridad de la vida humana en la mar.

El presente informe, pretende demostrar los errores de concepto de la AESM a través de las nuevas tecnologías aplicadas en plena transición de la navegación tradicional a la navegación electrónica.

La prevención de la seguridad marítima, de la vida humana en la mar y contra los vertidos se conseguirá controlando en tiempo y forma los buques en la mar, es decir, tener controlado el riesgo para que no se produzca el incidente o accidente y en consecuencia la catástrofe marítima, con pérdida de vidas humanas y contaminación marina.

El principal problema que tiene Galicia en cuanto al control de buques en la mar, no es otro que la falta de actualización de la Base de Datos del Sistema Mundial de Socorro (Sistema MARS) por parte de España. Esto induce al error en la localización de buques en el Sistema Automático de Identificación de Buques (Sistema AIS).

Un pormenorizado control de los buques gaseros que atracan en la terminal de Ferrol, demuestra la falta de actualización de datos de la Base de Datos del Sistema Mars (Sistema Mundial de Socorro). Los Códigos MMSI, deben estar actualizados permanentemente, tal y como se contempla en la Resolución 340 de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT).

Para el control de los buques en la mar, se requerirá una obligada sinergia entre buque y control en la costa.

Para obtener esta obligada sinergia, deberá existir una estructura común formativa entre el responsable de la guardia de navegación en el buque y el controlador de tierra.

Quedará entonces demostrado que el AIS de nada sirve sin la identificación y aplicación de los procedimientos operacionales del Sistema Mundial de Socorro.

En estas circunstancias, el debate y toma de decisiones en cuanto al tema general de navegación electrónica a nivel del Estado Español, está totalmente condicionado a las estrategias que en los foros internacionales como OMI y Unión Europea se están debatiendo actualmente sin olvidarnos de las Actas Finales de la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones clausurada en noviembre de 2007 en Ginebra, siendo por lo tanto prematuro aventurar un plan de ámbito meramente nacional.

La apreciación de la OMI, independiente de la posibilidad de implementar un sistema AIS, no es otra que proveer de entrenamiento apropiado a los oficiales y tripulantes de la marina mercante nacional así como a los centros de control en tierra y con ello garantizar el comportamiento de la

interfaz "hombre-máquina" .

Valoraciones OMI respecto al AIS.

Los responsables de la guardia de navegación en los buques y en el control de tierra deberán saber :

a) Identificar los cambios efectuados por la Unión Internacional de Telecomunicaciones y la Organización Marítima Internacional con respecto a nuevos procedimientos operacionales de los sistemas y subsistemas en los equipos y técnicas empleadas en el sistema mundial de socorro y seguridad marítima, desde su implementación a la fecha.

b) Aplicar estos cambios en las comunicaciones que puedan afectar a la seguridad de los buques en situaciones de emergencias.

VALORACION GENERAL

El Convenio SAR de 1979, fue proyectado con el objetivo de facilitar un sistema mundial para responder ante emergencias, mientras que el Sistema Mundial de Socorro, se creó con el objetivo de facilitarle apoyo con unas comunicaciones eficaces e imprescindibles para su éxito. El Sistema Mundial de Socorro y el Convenio SAR, son importantísimos para la seguridad marítima y están proyectados para garantizar que toda emergencia marítima sea respondida de forma eficaz.

APRECIACIONES OMI

EL CONTROL DE LA NAVEGACIÓN ELECTRÓNICA LA LABOR FUTURA

Tomaremos como referencia un documento de trabajo del Subcomité de Radiocomunicaciones, Búsqueda y Salvamento (COMSAR 11) de la Organización Marítima Internacional (OMI), celebrado entre los días 19 y 23 de febrero de 2007 en Londres, en lo que se refiere a la elaboración de una estrategia de navegación electrónica, y que finalmente quedó expresado en el Informe final del citado Subcomité como sigue:

El Subcomité acordó:

Que el Subcomité de Navegación (NAV) debería definir claramente las necesidades de los usuarios antes de que el Subcomité COMSAR pueda examinar las posibles mejoras técnicas necesarias para utilizar el equipo del Sistema Mundial de Socorro (SMSSM) como una red de comunicación de datos en el marco de la navegación electrónica.

El desarrollo de la navegación electrónica debería basarse en las demandas de los usuarios y no en la disponibilidades tecnológicas.

Deberán tipificarse las normas de funcionamiento y, especialmente, establecer un modo de funcionamiento normalizado para el equipo de a bordo.

El Subcomité acordó también que la infraestructura del Sistema Mundial de Socorro (SMSSM) actual podría servir para apoyar servicios y comunicaciones de búsqueda y salvamento.

El Subcomité encargó a la Secretaría que transmitiera estas opciones y conclusiones al Subcomité NAV y al coordinador del Grupo de Trabajo por correspondencia sobre navegación electrónica a fin de orientar la labor futura.

Quiere esto decir, que la única decisión adoptada por el COMSAR 11 respecto a la elaboración de una Estrategia de navegación electrónica, es remitir al Subcomité de Navegación (NAV) un

conjunto de opiniones y conclusiones, con objeto de que con su contribución se pueda orientar la labor futura.

Como consecuencia, siguiendo las pautas del debate abierto en los órganos competentes de OMI, España está modernizando la Red de Centros de Salvamento en los que se apoya el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (SMSSM), con la implantación generalizada del Sistema de Identificación Automática (AIS).

La OMI demuestra que :

" La navegación electrónica está en fase de implementación y requerirá un riguroso control de inspecciones ".

" El objetivo global del Sistema Automático de Identificación de Buques (AIS) es reforzar la seguridad de la vida humana en la mar, la seguridad y la eficiencia de la navegación, y la protección del medio ambiente.

Esto facilita el intercambio de información buque- buque y con instalaciones de control costeras.

Este llegará a ser el medio más utilizado de información suplementaria, para la integración de datos entregados por otros sistemas de navegación (incluyendo el radar) y será por consiguiente una herramienta importante en reforzar el conocimiento de la situación para el oficial de guardia y los centros de control en la costa.

Existiendo la deseada y obligada sinergia el Centro de Control mantendrá un panorama de superficie claro y preciso sobre su área de acción, permitiendo además que los buques en el sector conozcan exactamente las maniobras del resto de los buques en las cercanías.

APRECIACIONES OMI AIS COMO INFORMACIÓN A LOS NAVEGANTES

AUTOR: Sr. W. H. Sanford, Representante de la Presidencia del Instituto Real de Navegación, U.K . Independiente de la posibilidad de implementar un sistema AIS en el país, sí se debe proveer de entrenamiento apropiado a los oficiales y tripulantes de la marina mercante nacional, al objeto de que tengan los conocimientos para operar dicho equipamiento a bordo y en/desde los centros de control en tierra.

LAS CONCLUSIONES

Para el correcto funcionamiento del AIS, debe primar el rango de las radiocomunicaciones del Reglamento UIT dirigidas a los buques en la mar. El Manual IAMSAR ha sido objeto de revisión en la OMI, en el Subcomité de Radiocomunicaciones, Búsqueda y Salvamento (COMSAR 12) clausurado el pasado día 11 de abril de 2008, en Londres. Y ha sido objeto de revisión, precisamente, por las serias discrepancias en la adaptación del Sistema Mundial de Socorro a los protocolos de la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI), Convenio SOLAS y SAR, en el seno de la Organización Marítima Internacional (OMI). El pretendido refundido de las Actas Finales de la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones (CMR 07) en el Manual IAMSAR, tiene mucho que ver con las enmiendas presentadas para su revisión.

Para que todos nos entendamos, el Manual IAMSAR, no tiene integrado el Sistema Mundial de Socorro y mucho menos armonizada la metodología a modo de formato para llamadas y alertas de socorro, urgencia y seguridad, caso de incidente o accidente en la mar. Estados Unidos dejó bien

claro en la OMI que la difusión de las alertas de socorro es principalmente una función de las telecomunicaciones y no una responsabilidad de los servicios de búsqueda y salvamento, independientemente de la capacidad que hasta el momento hayan tenido las autoridades SAR para que intervengan las autoridades de búsqueda y salvamento.

La OMI ha desarrollado los principios bajo los cuales está basado el Sistema Mundial de Socorro, los requerimientos de radiocomunicaciones y las recomendaciones para su implementación así como las normas técnicas para el equipamiento.

Cada Estado puede implementar sus facilidades de radiocomunicaciones en tierra para el SMSSM, en concordancia con las reglas correspondientes de la UIT y sus recomendaciones.

Como colofón a todo lo expuesto, cabe recordar nuevamente que para la plena operatividad del AIS, debe ser exigida la completa identificación y aplicación de lo anteriormente detallado.

Para saber más o declaraciones contacte con; segre2@yahoo.es

Acerca de: PLADESEMAPESGA - Plataforma en Defensa del Sector Marítimo Pesquero de Galicia, es una asociación no lucrativa, Nif: G-70321807 - Registro 2012/016402 con más de 23.800 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 . La Plataforma en Defensa del Sector Marítimo Pesquero de Galicia es una asociación joven que ha conseguido mucho: imagina lo difícil que es entrar en la escena política para defender el sector marítimo y pesquero sin el apoyo económico necesario ni el soporte de los medios de comunicación. Necesitamos tu ayuda para seguir creciendo. Pladesemapesga es una asociación sin ánimo de lucro ciudadana y libre. Ayúdanos a seguir llevando las reivindicaciones que compartimos a la calle y a las instituciones democráticas, transmitiendo nuestras noticias a través de las redes sociales y boca a boca en tu entorno más cercano. ¡Muchas gracias por tu apoyo!