

Ministerio de Fomento. Secretaría General de Transportes Dirección General de La Marina Mercante. Con copia para:

Al Excmo. Sr. PRESIDENTE DEL GOBIERNO DE ESPAÑA EN FUNCIONES
Excmo. Sr. Presidente D. Mariano Rajoy

Sr Jorge Moragas. Director del gabinete de la Presidencia del Gobierno
presidente@presidencia.gob.es

Excelentísima Sra. Ana Pastor

Ministra de Fomento, Paseo de la Castellana, 67. Nuevos Ministerios. Madrid
atencionciudadano@fomento.es ; fomento@fomento.es

Ilustrísimo Sr. Secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, , Paseo de la Castellana, 67. Nuevos Ministerios. Madrid
atencionciudadano@fomento.es ; fomento@fomento.es

Ilustrísimo Sr. Mario Garcés Sanagustín

Subsecretario de Fomento, , Paseo de la Castellana, 67. Nuevos Ministerios. Madrid
sec.subsecretaria@fomento.es; atencionciudadano@fomento.es

Ilustrísima Sra. Carmen Librero Pintado

Secretaria general de Transportes, , Paseo de la Castellana, 67. Nuevos Ministerios. Madrid,
fomento@fomento.es; atencionciudadano@fomento.es

Con copia para:

Sr. D. Rafael Rodríguez Valero, Director de la DGMM

C/ Ruiz de Alarcón, 1, Madrid rafael.rodriquez@fomento.es , fomento@fomento.es;
atencionciudadano@fomento.es

Comisión Permanente de Investigación de Siniestros Marítimos, regulada por la Orden Ministerial de 17 de mayo de 2001

Asunto: Diligencias sobre la Conclusión del Informe sobre el Hundimiento del Pesquero " Nuevo JUNDIÑA" a 40 millas Norte de A Coruña; Galicia

Referencia: Naufragio Pesquero NOVO JUNDIÑA y Exp. CIAIM

Miguel Ángel Delgado González, con D.N.I 32.413.124-y Teléfono 981 926397, 630389871 Domicilio a efectos de notificaciones en, C/ Juan Castro Mosquera, 28 2º Dcha. 15.005 A Coruña, y como Presidente de la Plataforma en Defensa del Sector Marítimo Pesquero de Galicia, **Nº de Registro 2012/016402, Nif : G-70321807**, asociación no lucrativa , formada por más de 28.700 personas físicas, empresarios ,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, con dominio en Internet www.pladesemapesga.com, cuya acta de poder consta en el registro general de asociaciones de la Xunta de Galicia comparece a través del presente escrito y como mejor proceda en derecho y con todo lujo de detalles., ante La **Comisión de Investigación de Siniestros Marítimos** comparece y, como mejor proceda en Derecho, DICE:

Que, dentro del trámite, interesa a su derecho presentar este escrito de PETICIÓN DE PARTE INETRESADA EN LA APERTURA DE LAS INVESTIGACIONES, en el Informe del Naufragio del Buque Novo JUNDIÑA acaecido el día 10 de Enero de 2016, como se dirá, y a cuyo fin señala los correspondientes hechos y fundamentos de Derecho con la documentación que se acompaña.

PRIMERO.-

Manifestamos que le exigimos e instamos a la nombrada Comisión, la ACTIVACIÓN DE UNA ALERTA RÁPIDA, se nos dé parte en la citada Comisión con voz y voto, tal y como se contempla en el REAL DECRETO que recoge las responsabilidades de la CIAM “

Comisión de Investigación de Siniestros Marítimos como órgano

competente al

efecto con plenas garantías en los acontecimientos del Naufragio del Buque Novo JUNDIÑA, y que, debemos ser nosotros quienes pongamos en conocimiento del órgano investigador lo que sabemos y aportar las nuevas pruebas sobre el modo de producirse los acontecimientos.

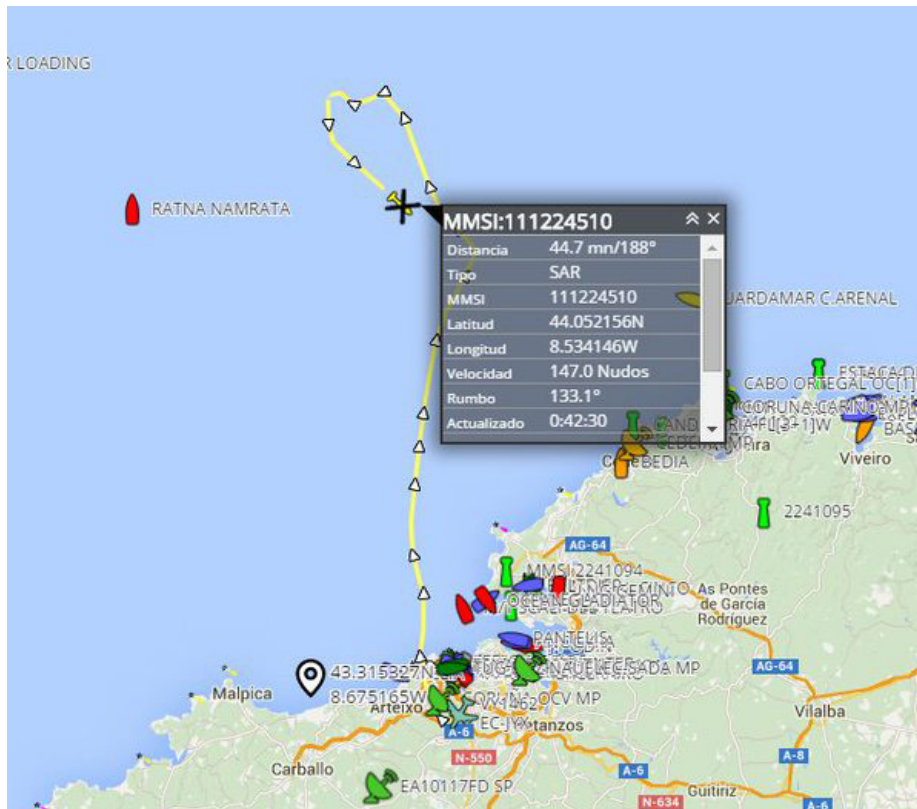
Acreditamos y justificamos nuestras peticiones en ÚNICO”:

Naufragio pesquero Novo Jundiña.

La manipulación de Sasemar consolida un Sistema Mundial de Socorro mal gestionado por los buques pesqueros. Todos los medios de comunicación europeos, menos los españoles publican esta información, aquí en España y concretamente en Galicia... !!! A que juegan con Ana Pastor, Valero y Sr pedrosa en funciones!!!, y todo esto nos lleva a decir, que interés tienen en taparlos, despreciando a las gentes y seguridad en la Mar.

Pladesemapesga, disconforme con las manifestaciones del Sr, José Manuel Muñiz, Presidente de Aetinape "gestor de cifras multimillonarias de dinero público para cursos de formación a gentes de la Mar", al que señalan como uno de los grandes responsables de la inseguridad en los buques pesqueros en materia formativa, con el añadido de que esta Asociación, cuenta con un Vocal en la Comisión de Investigación de Siniestros Marítimos a la vez que - insta - a la Cooperativa de Armadores de Vigo, tras recibir un comunicado alabando las "IRREGULARIDADES DE SASEMAR" a que muestre su disconformidad con la eficacia del Sistema Mundial de Socorro posicionándose al lado de los verdaderos perjudicados (los 11 marineros y el rescatador) a la vez que ruega exijan un esclarecimiento - sin demora - del encaminamiento de las comunicaciones del Novo Jundiña en aras a evitar males mayores en futuros siniestros marítimos.

El mal encaminamiento de la Alerta de Socorro ralentizó el rescate poniendo en GRAVE RIESGO DE FALLECIMIENTO a los 11 tripulantes y el rescatador.



Pladesemapesga, considera como " factor contribuyente de riesgo para la seguridad de la Vida Humana en la Mar " el presunto mal encaminamiento de la Alerta de Socorro emitida desde el pesquero Novo Jundiña.

Fue Valentia Radio (Irlanda " https://es.wikipedia.org/wiki/Isla_de_Valenti ") quien recibió el Mayday, en 2.182 Khz, a las 21:00UTC/22:00 hora española que lo transfirió a las 22:06 hora española al CNCS de Madrid (<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1992-20048>) y este a su vez al CZCS de Finisterre (<http://www.pladesemapesga.com/Article40865.phtml>) y (<http://www.maritime-database.com/company.php?cid=211376>).

Ver también:

<https://www.radiokerry.ie/news/valentia-coastguard-assists-in-rescue-off-spain/>

<https://www.radiokerry.ie/news/valentia-coastguard-assists-with-transfer-of-ill-child/>

<https://www.radiokerry.ie/news/valentia-coastguard-airlift-man-from-near-fastnet-rock/>

<https://www.radiokerry.ie/news/valentia-coastguard-says-hoax-call-costs-tens-of-thousands-of-euro/>

<http://www.irishtimes.com/news/ireland/irish-news/coast-guard-helps-rescue-11-from-sinking-spanish-trawler-1.2492723>

<http://www.independent.ie/irish-news/news/coastguard-aids-in-rescue-of-11-crew-from-sinking-spanish-trawler-34352899.html>

La mala praxis del mando del buque pesquero puso en riesgo a su tripulación.

Desde 2013, la Red de Estaciones Costeras, no mantiene escucha permanente en la frecuencia de socorro de 2.182 Khz (sistema analógico/voz "

http://www.fomento.gob.es/mfom/lang_castellano/direcciones_generales/marina_mercante/nautica_de_recreo/responsabilidades/informacion_metereologica/rec.htm ") debiendo, todos los buques en la mar, activar sus Alertas de Socorro en la Llamada Selectiva Digital (<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2006-18968>), sistema que no fue utilizado el Novo Jundiña.

El sistema analógico - ralentiza - el rescate mientras que el sistema digital - minimiza - los tiempos de respuesta al recibirse de forma inmediata en los Centros de Comunicaciones Radiomarítimas (Radio Costeras).

Se confirma que la Alerta de Socorro no fue recibida en la costa gallega pero si en Irlanda con el consabido riesgo de la falta de propagación y dificultades de comunicación de la frecuencia de 2.182 Khz.



Pladesemapesga, ha hecho pública esta palmaria irregularidad, sin obtener, hasta el momento, ningún tipo de respuesta.

Urge la aplicación de medidas correctoras a través de la Comisión de Investigación de Siniestros Marítimos que está obligada a activar una Alerta Rápida al sector pesquero, administraciones marítimas, centros de formación, etc .. advirtiendo del estricto cumplimiento del Reglamento de Radiocomunicaciones.

Nuevamente " los voceiros " interesados en confirmar una formación que ellos mismos imparten han divulgado en los medios de comunicación la perfecta gestión del rescate de la tripulación del pesquero Novo Jundiña.

El Grupo de Expertos No Gubernamentales del Sistema Mundial de Socorro, integrados en Pladesemapesga, al amparo del Subcomité de Radiocomunicaciones, Búsqueda y Salvamento de la Organización Marítima Internacional (COMSAR/OMI "

<http://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/COMSAR/Archives> ") viene denunciando de forma recurrente la falta de familiarización de los titulares de los Certificados de Operador General/Restringido del Sistema Mundial de Socorro.

Nuevamente se demuestra la falta de familiarización del mando de un buque pesquero con la gestión del Sistema Mundial de Socorro.

Pladesemapesga, aún reconociendo el rigor profesional de la tripulación del Helicóptero de Salvamento, insta, a la Cooperativa de Armadores de Vigo (ver comunicado adjunto y www.arvi.org/), a que muestre su disconformidad con la eficacia del Sistema Mundial de Socorro a la vez que ruega exijan un esclarecimiento - sin demora - del encaminamiento de las comunicaciones del Novo Jundiña en aras a evitar males mayores en futuros siniestros marítimos.

De igual forma, muestra su disconformidad con las manifestaciones del Presidente de Aetinape (<http://www.aetinape.com/>) , al que señalan como uno de los grandes responsables de la inseguridad en los buques pesqueros en materia formativa, con el añadido de que esta Asociación, cuenta con un Vocal en la Comisión de Investigación de Siniestros Marítimos.

Pladesemapesga, comunicará por escrito a la Comisión de Investigación de Siniestros Marítimos (CIAIM " http://www.fomento.gob.es/mfom/lang_castellano/ORGANOS_COLEGIADOS/CIAIM/ ") su obligación de cumplir con lo establecido en el Real Decreto que garantiza la elaboración de

informes precisos acerca de las investigaciones de seguridad marítima, así como de propuestas de medidas correctoras en un plazo no superior a dos meses.

Puesto que SASEMAR y en su caso la Dirección General de la Marina Mercante, tienen el obligado cumplimiento de informar de inmediato y por vía telemática, a la Comisión Permanente de la CIAIM, de todos los accidentes e incidentes marítimos sujetos al ámbito de aplicación de este Real Decreto de los que tuviese conocimiento, bien directamente o a través de otras Administraciones públicas o como resultado del deber de informar a las autoridades marítimas que recaen, en virtud de la normativa vigente, a los navieros, propietarios y capitanes de buques, urge la activación de un Criterio de Alta Prioridad para la correcta gestión de los Subsistemas y Métodos del Sistema Mundial de Socorro.

Habida cuenta de que desde el momento en que la Comisión de Investigación (CIAIM) es informada - de forma inmediata - de los informes de siniestros marítimos por parte de SASEMAR y DGMM , está en condiciones de emitir una Alerta Rápida.

La Comisión de Investigación (CIAIM) Dentro de las causas a investigar, contempla, las acciones, omisiones, eventos o condiciones existentes o preexistentes o una combinación de todo ello, que conduce al accidente o incidente.

La investigación de un accidente o incidente marítimo es un proceso llevado a cabo con el propósito de prevenir los accidentes, el cual incluye la recopilación de información y su análisis, la adopción de conclusiones, así como la determinación de las circunstancias, las causas y los factores contribuyentes y, en su caso, la formulación de recomendaciones sobre seguridad.

Pladesemapesga, considera como " factor contribuyente de riesgo para la seguridad de la Vida Humana en la Mar " el presunto mal encaminamiento de la Alerta de Socorro emitida desde el pesquero Nuevo Jundiña.

Lo que dice SASEMAR en su página web;

Salvamento Marítimo rescata a los 11 tripulantes de un pesquero con vía de agua a 50 millas de A Coruña

Ver en adjunto.

[El Naufragio del pesquero Nuevo Jundiña, cuestiona nuevamente la gestión de la XUNTA, DGMM, SASEMAR que deja a merced de los acontecimientos.](#)

Diario Marítimo ; 12 Enero 2016 : [Pladesemapesga](#)

PLADESEMAPESGA califica de MUY GRAVE PARA LAS GENTES DE LA MAR EN GALICIA el naufragio del Nuevo Jundiña al emitir una Alerta de Socorro a 57 millas de Cabo Ortegal que no fue recibida en Galicia, pero sí, en Portugal e Irlanda, cuestionando así, la formación marítimo-pesquera y el despilfarro del dinero público y el grave riesgo para sus vidas que corren los pescadores gallegos..

El Sistema Mundial de Socorro - nuevamente - cuestionado.

Pladesemapesga, al amparo de noticias oficiales de Salvamento Marítimo, presume una ralentización de las operaciones de salvamento al no activarse desde el pesquero siniestrado la Llamada Selectiva Digital.

Desde el año 2012, la Red de Estaciones Costeras que gestionan el Sistema Mundial de Socorro, no mantienen escucha permanente en la frecuencia de socorro 2.182 Khz.(sistema de voz/analógico).

Es de obligado cumplimiento activar la Alerta de Socorro en Llamada Selectiva Digital (Distrees Call/DSC) para posteriormente pasar a 2.182 Khz.

El Grupo de Expertos No Gubernamentales del Sistema Mundial de Socorro, integrados en Pladesemapesga, tiene constancia de que - a las 22.06 (no hay constancia de que fuera hora UTC o local española) horas lanzaron por onda media una alerta que recogieron varios centros de Salvamento -Dublín, Valentia y Lisboa, entre otros- y que trasladaron a Madrid, que puso en marcha el dispositivo de rescate.



Última posición registrada: **MarineTraffic** **NOVO JUNDINA**

Position Recorded on: 2016-01-03 22:59:15 (UTC)
 Lat/Lon: 43.9971 / -8.684052 (UTC)
 Speed/Course: 1.0 kn / 340°

GALICIA DESCONECTADA DEL SISTEMA SOS EN LA MAR

Novo Jundina

Status: Underway
 Speed/Course: 9.8kn / 340°
 Draught: 0m

Received: 2016-01-03 22:59 (AIS Source: Satellite)

OFF; Radio Costeras/CCR Centros Coordinadores de Salvamento (CCS)

SASEMAR, XUNTA Y DGMM NUEVAMENTE CUESTIONADA

Esto prueba de forma fehaciente que la Alerta de Socorro no se produjo de forma instantánea por ningún Centro de Radiocomunicaciones Marítimas (Radio Costeras/CCR) o Centros Coordinadores de Salvamento (CCS).

El helicóptero de Salvamento fue activado " sobre " las 2215 hora local española.

La diferencia horaria de 9 minutos, tal y como se desarrolló la operación de rescate, ha sido una ralentización extremadamente peligrosa para la seguridad de la vida humana en la mar.

El Real Decreto que regula la Comisión de Investigación de Siniestros Marítimos (CIAIM) garantiza la elaboración de informes precisos acerca de las investigaciones de seguridad marítima, así como de propuestas de medidas correctivas en un plazo no superior a dos meses.

Además, SASEMAR y en su caso la Dirección General de la Marina Mercante, de inmediato y por vía telemática, comunicará a la Comisión Permanente, todos los accidentes e incidentes marítimos sujetos al ámbito de aplicación de este Real Decreto de los que tuviese conocimiento, bien directamente o a través de otras Administraciones públicas o como resultado del deber de informar a las autoridades marítimas que recae, en virtud de la normativa vigente, en los navieros, propietarios y capitanes de buques.

Habida cuenta de que desde el momento en que la Comisión de Investigación (CIAIM) es informada - de forma inmediata - de los informes de siniestros marítimos por parte de SASEMAR y DGMM , está en condiciones de emitir una Alerta Rápida.

La Comisión de Investigación (CIAIM) Dentro de las causas a investigar, contempla, las acciones, omisiones, eventos o condiciones existentes o preexistentes o una combinación de todo ello, que conduce al accidente o incidente.

La investigación de un accidente o incidente marítimo es un proceso llevado a cabo con el propósito de prevenir los accidentes, el cual incluye la recopilación de información y su análisis, la adopción de conclusiones, así como la determinación de las circunstancias, las causas y los factores contribuyentes y, en su caso, la formulación de recomendaciones sobre seguridad.

Pladesemapesga, considera como " factor contribuyente de riesgo para la seguridad de la Vida Humana en la Mar " el presunto mal encaminamiento de la Alerta de Socorro emitida desde el pesquero Nuevo Jundiña.

Es de vital importancia que la Xunta de Galicia, Centros de Formación, Profesionales de la Mar, etc ... tengan constancia del riesgo que supone emitir una Alerta de Socorro por un sistema de voz / analógico en lugar de hacerlo por el preceptivo Sistema Digital.

Las consecuencias no son otras que la ralentización del rescate de las tripulaciones.

Esta Plataforma - insta - a la Ministra de Fomento y Xunta de Galicia, al esclarecimiento del encaminamiento de la Alerta de Socorro del pesquero Nuevo Jundiña, en aras a la aplicación inmediata, como Criterio de Alta Prioridad, de las oportunas advertencias a la flota pesquera.

Respecto al " avistamiento " por parte del Helicóptero de Salvamento de las dos balsas salvavidas, Pladesemapesga, requiere también información sobre la activación de las Radio Balizas Personales de los Chalecos Salvavidas, Transpondedores Resart, Radiobaliza de 406 o cualquier otro sistema de Alerta digital o de bengalas.

Los Criterios de Alto Nivel del Subcomité de Radiocomunicaciones, Búsqueda y Salvamento (COMSAR/OMI) dejan muy claro que antes del abandono de buque se debe activar la Llamada Selectiva Digital quedando la Radio Baliza de 406 para la localización del buque siniestrado o balsa salvavidas.

Esta Plataforma se ha dirigido, vía telefónica, al Gabinete de Prensa de SASEMAR, para tener constancia por escrito de los datos oficiales del encaminamiento de las comunicaciones, sin obtener, hasta el momento, ningún tipo de explicación.

Pedrosa declara VERDADERAS FALSEDADES ATENTANDO CONTRA LA SEGURIDAD EN LA MAR y en los medios que reciben dinero público por mentir, silenciar y ocultar los comunicados de PLADESEMAPESGA:

La desvergüenza sin límites y la CARA DURA DE D. LUIS PEDROSA DIRECTOR DE SASEMAR AL DESCUBIERTO, cuando dice que Galicia esta blindada contra los siniestros marítimos.. Entonces por que, su página Web OCULTA INFORMACIÓN sobre siniestros que no le gustan o por que no aclara, la extorsión de López Sors exigiendo dinero público por CALLAR la boca..

Sr Pedrosa, DIMITA de una puñetera VEZ, se esta CONVIERTIENDO USTED, en la mayor vergüenza para las gentes de la Mar, y dejando el litoral español regado de cadáveres que le reclaman explicaciones y no las da.

Pladesemapesga le ACUSA A USTED DIRECTAMENTE de evadir sus responsabilidades, de burlarse de las gentes de la Mar, de los funcionarios que desempeñan su labor de forma exquisita, pero que Usted avergüenza con sus declaraciones, coacciones, para que firmen un código de silencio, cual MAFIA SIXCILIANA SE TRATASE.

Cuente en sus declaraciones a los medios de comunicación, cuantos funcionarios de SASEMAR están de

baja por DEPRESIÓN, simplemente por que no le aguantan a Usted, le rechazan y prefieren irse de baja a presentar denuncia, .

Le convidamos a que presente denuncia judicial contra nosotros si considera que mentimos o decimos algún impropio.

Es más, ALERTAMOS A LA OPINIÓN PÚBLICA QUE ESTA USTED INVESTIGADO POR PRESUNTOS DELITOS DE CORRUPCIÓN Y PRESUNTA MALVERSACIÓN DEL DINERO PÚBLICO DE SASEMAR, más claro, agua y en botella.

Declaraciones de Pedrosa a Radio Coruña.

Sigue en observación en el CHUAC uno de los marineros del Nova Jundiña - Noticias De A Coruña - Radio Coruña Cadena SER Señala Pedrosa que ha sido una operación complicada y difícil, con noche cerrada, muy mal tiempo y poca visibilidad, Recuerda que los equipos de Salvamento están de guardia los 365 días del año, 24 horas del día. El helicóptero tardó 12 minutos en llegar

<http://radiocoruna.opennemas.com/articulo/informativos-radio-coruna/sigue-observacion-chuac-marineros-nova-jundina/20160112141151030082.html>

Pedrosa declara VERDADERAS FALSEDADES ATENTANDO CONTRA LA SEGURIDAD EN LA MAR y en los medios que reciben dinero público por mentir, silenciar y ocultar los comunicados de PLADESEMPEGA

Diario Marítimo : 12 Enero 2016 - Sección : [Naufragios](#) · [Salvamento Marítimo](#)



El Director General de la Marina Mercante, Rafael Rodríguez Valero y el Director de Salvamento Marítimo, Juan Luis Pedrosa de fiesta a costa de lo público y con Sasemar en las puertas de la quiebra...



La desvergüenza sin límites y la CARA DURA DE D. LUIS PEDROSA DIRECTOR DE SASEMAR AL DESCUBIERTO, cuando dice que Galicia esta blindada contra los siniestros marítimos.. Entonces por que, su página Web OCULTA INFORMACIÓN sobre siniestros que no le gustan o por que no aclara, la extorsión de López Sors exigiendo dinero público por CALLAR la boca..

Sr Pedrosa, DIMITA de una puñetera VEZ, se esta CONVIERTIENDO USTED, en la mayor vergüenza para las gentes de la Mar, y dejando el litoral español regado de cadáveres que le reclaman explicaciones y no las da.

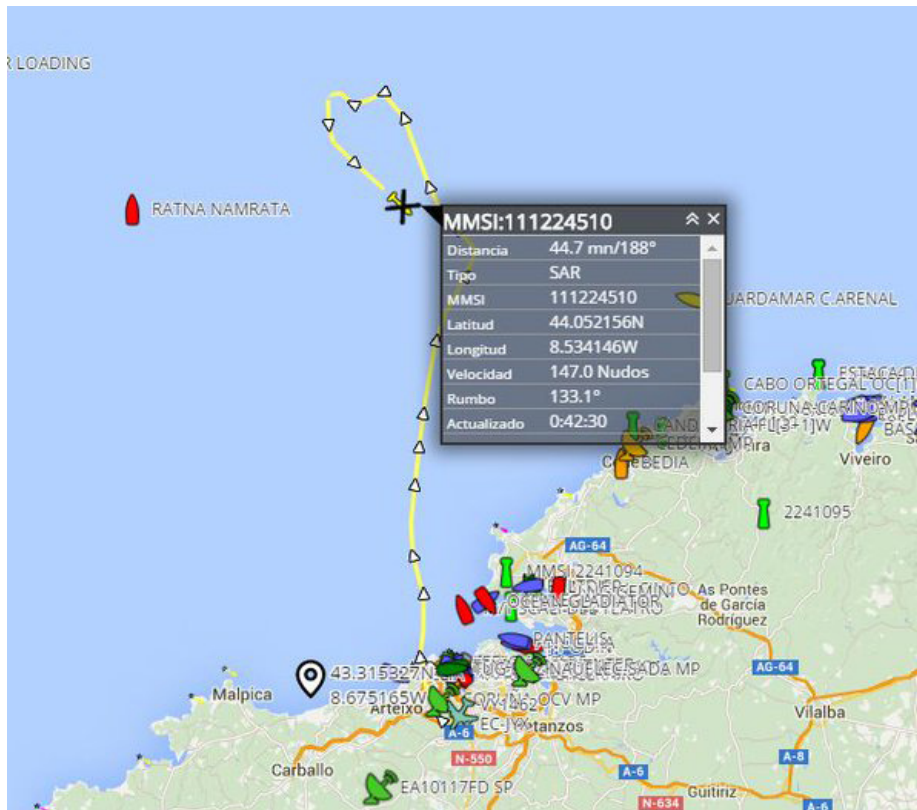
Pladesemapesga le ACUSA A USTED DIRECTAMENTE de evadir sus responsabilidades, de burlarse de las gentes de la Mar, de los funcionarios que desempeñan su labor de forma exquisita, pero que Usted avergüenza con sus declaraciones, coacciones, para que firmen un código de silencio, cual MAFIA SIXCILIANA SE TRATASE.

Cuente en sus declaraciones a los medios de comunicación, cuantos funcionarios de SASEMAR están de baja por DEPRESIÓN, simplemente por que no le aguantan a Usted, le rechazan y prefieren irse de baja a presentar denuncia,.

Le convidamos a que presente denuncia judicial contra nosotros si considera que mentimos o decimos algún improprio.

Es más, ALERTAMOS A LA OPINIÓN PÚBLICA QUE ESTA USTED INVESTIGADO POR PRESUNTOS DELITOS DE CORRUPCIÓN Y PRESUNTA MALVERSACIÓN DEL DINERO PÚBLICO DE SASEMAR, más claro, agua y en botella.

Declaraciones de Pedrosa a Radio Coruña. [sigue leyendo...\(+\)](#)



Valentia Coastguard assists in rescue off Spain - Radio Kerry

<https://www.radiokerry.ie/news/valentia-coastguard-assists-in-rescue-off-spain/>

<https://www.radiokerry.ie/news/valentia-coastguard-assists-with-transfer-of-ill-child/>

<https://www.radiokerry.ie/news/valentia-coastguard-airlift-man-from-near-fastnet-rock/>

<https://www.radiokerry.ie/news/valentia-coastguard-says-hoax-call-costs-tens-of-thousands-of-euro/>

<http://www.irishtimes.com/news/ireland/irish-news/coast-guard-helps-rescue-11-from-sinking-spanish-trawler-1.2492723>

<http://www.independent.ie/irish-news/news/coastguard-aids-in-rescue-of-11-crew-from-sinking-spanish-trawler-34352899.html>

Lo que dice SASEMAR

Salvamento Marítimo rescata a los 11 tripulantes de un pesquero con vía de agua a 50 millas de A Coruña

11 enero de 201

El Helimer 401 los trasladó al aeropuerto de Alvedro

El Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo en Finisterre, dependiente del Ministerio de Fomento, ha coordinado esta madrugada la operación de rescate de los once tripulantes del pesquero Novo Jundiña, que sufrió una vía de agua cuando se hallaba 50 millas al noroeste de A Coruña.

Desde el Centro de Salvamento Marítimo en Finisterre se movilizó el helicóptero Helimer 401, la Guardamar Concepción Arenal, así como varios buques que navegaban en esa zona.

A medianoche, el Helimer 401 ha efectuado el rescate de los once tripulantes del pesquero, que se encontraban a bordo de las balsas salvavidas, y los ha trasladado hasta el aeropuerto de Alvedro, donde esperaba una ambulancia para evaluar el estado de los rescatados.

Uno de ellos ha sido atendido por hipotermia y otro por una contusión, sin que ninguno de los casos revista gravedad. El resto de la tripulación se encuentra en buen estado.

Esta mañana se ha movilizó a la zona el avión Sasemar 102 para confirmar el hundimiento del pesquero, dado que actualmente no emite señal AIS (Sistema de identificación automática de buques).



Reportaje Pladesemapesga para medios de comunicación.

Pladesemapesga pide la expulsión inmediata de la representación española en la OMI por "fraude e incapacidad", disolución de la CIAIM y la dimisión de los Directores de la DGMM y Sasemar.



En la sede de la Organización Internacional Marítima (OMI) se celebró el Vigésimo Octavo Periodo de Sesiones Ordinario de la Asamblea de la Organización que congrega más de 170 países. España nada informa, nada ofrece a los ciudadanos y nada de sabe de mociones o propuestas de la delegación española y responsables del sistema marítimo pesquero de las autonomías y Gobierno Español.....

La sentencia del Prestige "exige de inmediato" la retirada de todos los representantes de la OMI y supresión de la CIAIM e instamos a que se hagan públicas las partidas presupuestarias sostenidas con dinero público.

Pladesemapesga pone al descubierto el presunto fraude de determinados organismos utilizados en beneficio propio al amparo de defender al sector pesquero y que dicen velar por la seguridad en la Mar, la Conselleira de Medio Rural e do Mar, Rosa Quintana Carballo, Dtor. de la DGMM Rodríguez Valero, y el Sr. Pedrosa, Dtor, de Sasemar, señalados como los verdaderos culpables de incapacidad para gestionar y cumplir la Ley y Normativas.

Ante el sonado internacionalmente fracaso de la justicia y gobierno español con la sentencia del Prestige en la defensa de sus bienes y derechos, sin que la representación española pusiera el más mínimo interés en pedir observadores en el juicio del Prestige, ni nada se sepa de su presencia ante el organismo internacional que pagamos todos los ciudadanos, Pladesemapesga propone iniciativas parlamentarias para la retirada del Representante Permanente de España en la Organización Marítima Internacional (OMI) e insta a que se hagan públicas las partidas presupuestarias sostenidas con dinero público, que ante los acontecimientos podría evidenciarse despilfarro, dilapidación y hasta una posible presunción de malversación de lo público.

De igual forma la supresión de la Comisión de Investigación de Siniestros Marítimos (CIAIM) carente de la preceptiva independencia funcional y que ha significado un factor causal determinante extremadamente negativo y peligroso para los intereses de todos los contribuyentes españoles, y utilizada para "presuntos intereses del Sr López Sors en sus amañados informes y extorsiones reconocidas públicamente en una misiva dirigida a Sasemar pidiendo más dinero público para callar la boca" en el juicio del Prestige.

La Normativa de la Organización Marítima Internacional (OMI) minusvalorada y despreciada en la Sentencia del Prestige y la solicitud de la misiva enviada por la Plataforma en Defensa del Sector Marítimo Pesquero de Galicia por lo que debe servir como punto de referencia para exigir un cambio en la planificación de la Seguridad Marítima, de la Vida Humana en la Mar y la Lucha Contra la Contaminación.

¿Para que nos sirve la OMI si es impresentable y no cumple sus propias normativas?

La OMI esta financiada por los países que la componen lo que deja al descubierto la falta de interés en aplicar la Normativa aceptada por los mismos, convirtiendo el ente en un mero "chiringuito de intereses personales al margen de las necesidades ciudadanas que la pagan".

Resoluciones de distintos Comités y Subcomités de la Organización Marítima Internacional son pruebas fehacientes del disparate jurídico que ha dejado perplejos a todos los ciudadanos, nacionales e internacionales con la causa del Prestige, hasta el mismo Fiscal de Galicia, Sr Varela, afirma que la misma contiene errores de bulto que ninguna de las defensas quiere ver.

Resulta "sorprendente que ninguna de las partes, ni el mismo tribunal juzgador" que una Normativa contemplada en el Ordenamiento Jurídico de España y que caso de ejecutarse en la gestión de la catástrofe medioambiental hubiera evitado, sin lugar a dudas, no sólo la contaminación sino también el desconcierto reinante en estos momentos, puesto que no se habría producido el naufragio, haya sido apartada de la Sentencia y de los organismos internacionales que hicieron caso omiso.

El análisis secuencial del accidente convertido en catástrofe, con el simple seguimiento de las Resoluciones de los citados Comités y Subcomités de OMI, permite "identificar" a todos y cada uno de los que por acción u omisión debieron ser condenados.

La criminalización del Capitán Mangouras es extrapolable a futuros y seguro que con todos los ases en la mano muy cercanos siniestros marítimos.

El Tribunal, lejos de despejar dudas respecto a las responsabilidades de los profesionales marítimos comunitarios que ocupaban Puestos Clave en el Sar Commander, es decir, Dirección General de la Marina Mercante y Cuadro Orgánico del Plan Nacional de Contingencias, los ignora, poniendo en riesgo a partir de la Sentencia la seguridad de las costas españolas incumpliendo de forma "descarada y de bulto" a través de sus propios representantes en los organismos internacionales, es el caso de la representación ante la OMI y la CIAIM que podrían estar encubriendo presuntos delitos inherentes a sus propias responsabilidades y competencias.

<http://www.pladesemapesga.com/REVISTA/especialprestige.pdf>

También se realizaron las reuniones del 27 Período y 111 Período de Sesiones Extraordinario del Consejo en la Asamblea de la OMI, pero nada se dijo del juicio del Prestige y la negativa a cumplir la representación solicitada de observadores por PLADESEMAPESGA.

En la reunión se obviaron resoluciones y enmiendas relativas a las auditorias. España es de los pocos países que se negó en rotundo a someterse a las auditorias voluntarias.

Asamblea eligió también los nuevos miembros del Consejo para el bienio del 2014-2015, Pladesemapesga pide su expulsión inmediata de la representación española, por incumplimiento y dejadez de funciones en favor de intereses privadísimos obviando sus propias obligaciones en y ante el organismo:

En la categoría A: China, Grecia, Italia, Japón, Noruega, Panamá, República de Corea, Federación de Rusia, Reino Unido y Estados Unidos. Categoría B: Argentina, Bangladesh, Brasil, Canadá, Francia, Alemania, India, Holanda, España, y Suecia. Categoría C: Australia, Bahamas, Bélgica, Chile, Chipre, Dinamarca, Indonesia, Jamaica, Kenia, Liberia, Malasia, Malta, México, Marruecos, Perú, Filipinas, Singapur, Sur África, Tailandia y Turquía.

Estudios que no se cumplen y normativas que ignoran o desprecian para hacer el paripé del despilfarro que pagamos todos los ciudadanos, hoteles de lujo, dietas y suplementos, amiguismos y todo a cargo del contribuyente para una gestión que se da como demostrada inservible e incumplida de forma descarada por los mismos que dicen representarla.

Durante la Asamblea se estudió profundamente los temas relacionados a la prevención y represión contra buques en actos de piratería del mar y se aprobó el Código de Implantación por instrumentos que proporciona un modelo global, para permitir a los Estados cumplir con sus obligaciones de abanderamiento y enmiendas al Convenio Internacional sobre Líneas de carga, entre muchas de las decisiones tomadas.

La OMI es un organismo de las Naciones Unidas que promueve la cooperación entre Estados y la industria de transporte para mejorar la seguridad marítima y para prevenir la contaminación marítima. La OMI fue creada el 6 de marzo de 1948 y tiene su sede en Londres....Pladesemapesga a día de hoy, puede afirmar con total seguridad que son falsos todos los protocolos del organismo (OMI) en su aplicación y cumplimiento, solo hay que ver 10 años de la causa del Prestige, solicitudes rechazadas por activa y pasiva, incumplimiento solicitado de los representantes españoles...etc.

Solo un ejemplo del presunto fraude en su cumplimiento en España y más concretamente en Galicia:

Rosa Quintana y Rafael Valero ocultan a los ciudadanos los resultados y recomendaciones de la reunión de la OMI del 8 a 12 de octubre de 2012

Pladesemapesga, insta a la Conselleira do Mar de la Xunta de Galicia y Director General de la Marina Mercante, a que hagan públicas las Conclusiones alcanzadas en octubre de 2012, en la Sede de la Organización Marítima Internacional, respecto a la Reunión del Grupo Mixto OMI/UIT de expertos en Radiocomunicaciones Marítimas.

"Sasemar en la quiebra" bajo la gestión directa del actual Director General, pero sacan dinero para chiringuitos hasta de debajo de las piedras...¿ Total paga el contribuyente?, ejercicio inútil en el Estrecho

Xornal Pladesemapesga de la Mar y la Pesca | Martes, 12 Noviembre, 2013 - 05:23

<http://pladesemapesga.com/index.php?name=News&file=article&sid=45748>

Sasemar hundida económicamente, necesitará este año más de 43 millones de euros para tapar el "PUFO" según su responsable el Sr. Rodríguez Valero, Director General de La Marina Mercante, naufragos que se salvan solos y así mismos ante el abandono de Salvamento Marítimo que como respuesta se monta un chiringuito de despilfarro público, llamado "ejercicio sobre el control del tráfico marítimo en el Estrecho".

Pladesemapesga acusa a Juan Luis Pedrosa y Rodríguez Valero de provocar la quiebra de Sasemar con miles de despidos inmediatos a través de su futura privatización

Xornal Pladesemapesga de la Mar y la Pesca | Lunes, 14 Octubre, 2013 - 06:35

La Plataforma en Defensa del Sector Marítimo Pesquero de Galicia estudia presentar denuncia penal o querrela criminal contra los responsables de la posible quiebra económica de SASEMAR que se desmorona como la Torre de Babel provocando en un futuro inmediato un ERE encubierto con miles de despidos a nivel nacional y la total privatización de todos sus servicios, 20 Centros Coordinadores de Salvamento que dejen totalmente abandonada la cobertura de la franja litoral y de la zona SAR (search and rescue= búsqueda y rescate) marítima española.

http://www.pladesemapesga.com/descargas/anexo_notade_prensa-quebrasasemar.pdf
certificando la quiebra de Sasemar

Según el informe al que ha tenido acceso la Plataforma en Defensa del Sector Marítimo Pesquero de Galicia verificado y en la mesa del Sr Rafael Valero el endeudamiento desmesurado y creciente compromete la viabilidad de la entidad y la necesidad de inyectar más dinero público a través de

una aportación patrimonial del Estado adicional muy significativa (varios millones de euros) para garantizar dicha viabilidad.

Las dificultades económicas provocadas por los actuales gestores de Salvamento Marítimo vienen siendo denunciadas por Pladesemapesga sin que se tengan en cuenta y como respuesta se propicia un mayor agujero de dificultades económico financieras en SASEMAR sin recortarse ni un ápice en los “chiringuitos” derivados de las actividades que nada tienen que ver con el rescate de naufragos.

La cuenta de Pérdidas y Ganancias de 2012 muestra que los únicos ingresos de explotación que genera SASEMAR son de aproximadamente, 4 millones de euros frente a unos gastos de explotación de, aproximadamente, 160 millones (gastos de personal, 57 millones de euros; aprovisionamientos y otros gastos de 69; y amortizaciones, 34 millones).

La Xunta aprueba el nuevo Plan de Contingencias Marinas invadiendo ilegalmente normativas Nacionales e Internacionales de Salvamento Marítimo (OMI)

Xornal Pladesemapesga de la Mar y la Pesca | Viernes, 28 Septiembre, 2012 - 10:24

Feijóo presenta un nuevo Plan de Contingencias aprobado en el Consello da Xunta del Día 27 de Septiembre de 2012, cuando no sabe ni de que va el que ya tenemos "Plan Camgal", más despilfarro de dinero público y más in fracciones institucionales de la Xunta de Galicia contra las normativas internacionales.

Sr Feijóo Presidente de la Xunta de Galicia: esta es la respuesta a su nuevo Plan CAMGAL, déjese de engaños y fanfarronadas

O pasado 28 de decembro tratouse na Comisión de Pesca do Parlamento Galego unha inicitiva referida a coñecer a vontade de participación da Xunta nas reunións da OMI, os seu Comités, Subcomités, Grupos de Traballo, dentro dos plans de contixencias mariños, etc.

En representación da Consellaría do Mar entreviui o Subdirector Xeral do Servizo de Gardacostas de Galiza, Lino Sexto, quen informou de:

a) A Xunta recibe as convocatorias destas reunións a través da Dirección Xeral da Mariña Mercante.

b) Confirmou que, efectivamente, a Xunta como tal, non participou en ningunha reunión, nin siquiera dentro da delegación española.

c) Segundo lle informa a DGMM, en Galiza cúmprense escrupulosamente todos os mandatos e recomendacións da OMI e dos seus comités.

d) Confirmou, que tiñan vontade de asistir, e de feito nomearon xa dúas persoas : unha, funcionaria do INTECMAR, e a outra do CETMAR (científicos).

e Aclarou que dentro do Servizo de Gardacostas non contaban con xente competente, e que ademais estaban absorvidos polo "día a día" da inspección pesqueira, fundamentalmente.

Pladesemapesga pide a todos los partidos políticos y responsables poner fin a este tipo de gestión y abandono de las gentes de la Mar y del sector marítimo a su paso por el litoral español, que a día de hoy, es fuente y da cobertura a la piratería del Siglo XXI, con la reciente sentencia de la catástrofe del Prestige, que exige muchas dimisiones que no se han cumplido.

TENIENDO EN CUENTA.

Que, el presente Código tiene por objeto establecer un enfoque común para los Estados que debe observarse al realizar investigaciones sobre seguridad marítima de siniestros y sucesos marítimos.

El objetivo de las investigaciones sobre seguridad marítima no es imputar culpabilidad o determinar la responsabilidad.

Por el contrario, una investigación sobre seguridad marítima, tal como se define en el presente Código, es una investigación realizada con el objetivo de prevenir en los futuros siniestros y sucesos marítimos.

El presente Código reconoce que, de conformidad con los instrumentos de la Organización, todo Estado de abanderamiento tiene el deber de llevar a cabo una investigación sobre un siniestro ocurrido a cualquiera de los buques que enarboles su pabellón si estima que esta investigación puede ser de ayuda para determinar los cambios que podría ser conveniente introducir en las reglas actuales o si el siniestro ha generado efectos nocivos importantes para el medio ambiente.

El Código también toma en consideración que el Estado de abanderamiento habrá de hacer que se efectúe una investigación por o ante una persona o personas debidamente calificadas en relación con cualquier siniestro o incidente de navegación en alta mar.

Por otra parte, el Código reconoce que cuando un siniestro o suceso marítimo ocurre dentro del territorio, incluido el mar territorial de un Estado, ese Estado tiene derecho a investigar la causa del siniestro o suceso marítimo, si puede suponer un riesgo para la vida humana o para el medio ambiente, involucrar a las autoridades de búsqueda y salvamento del Estado ribereño o afectar de otra manera al Estado ribereño.

COSIDERANDO.

Que, en su Capítulo 2, el Código, define los factores causales de un siniestro marítimo como las acciones, omisiones, acaecimientos o condiciones tales que de no mediar:

1. la investigación sobre un siniestro o un suceso marítimo no habría tenido lugar;
2. los efectos adversos del siniestro o el suceso marítimo posiblemente no habrían tenido lugar o no habrían sido graves;

ADVIRTIENDO.

Que, ante las posibles influencias externas, el Estado o Estados responsables de la investigación sobre seguridad marítima, han de asegurarse de que los investigadores son imparciales y objetivos.

Los investigadores sobre seguridad marítima han de poder elaborar un informe acerca de los resultados sin que medie injerencia alguna de personas u organizaciones que puedan verse afectadas por sus conclusiones.

RECORDANDO.

Que, la investigación incluye la recogida y el análisis de pruebas y la determinación de los factores casuales que afectan a la seguridad de la vida humana en la mar.

CONSTATANDO.

Que, el Estado o Estados responsables de la investigación sobre seguridad marítima deberán tratar de verificar por todos los medios a su alcance que el informe es exacto y completo.

RATIFICANDO.

Que, dentro de las responsabilidades administrativas, todos los investigadores que participen en una investigación sobre seguridad marítima, deberían designarse teniendo en cuenta su formación, según lo dispuesto en la resolución A.996(25) con respecto a los investigadores marítimos y que toda persona que participe como investigador en una investigación sobre seguridad marítima o que preste asistencia en la misma debería estar obligada a actuar de conformidad con el presente código.

Que, los investigadores a cargo de una investigación sobre seguridad marítima deberían ser 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;

Que, los investigadores a cargo de una investigación sobre seguridad marítima deberían estar libres de toda interferencia de las partes responsables de :

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 servicios 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;

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

RESALTANDO.

Que, cuando así lo permita la legislación nacional del Estado que elabore el informe de la investigación sobre seguridad marítima, debería evitarse que el proyecto de informe o el informe final puedan presentarse como pruebas en procedimientos relacionados con el siniestro o suceso marítimo que puedan conducir a la adopción de medidas disciplinarias, a la inculpación penal o a la determinación de responsabilidad civil.

RECORDANDO FINALMENTE.

Que, una vez concluida una investigación sobre seguridad marítima, el Estado o Estados responsables de la misma deberían examinar de nuevo sus resultados y considerar la posibilidad de volver a abrir la investigación cuando se presenten nuevas pruebas que puedan alterar sustancialmente el análisis y las conclusiones alcanzadas.

Que, una vez concluida una investigación sobre seguridad marítima, se presenten al Estado o Estados responsables de la misma nuevas pruebas importantes relacionadas con un siniestro o suceso marítimo, debería hacerse una evaluación completa de dichas pruebas y éstas deberían remitirse a los demás Estados con intereses de consideración para que éstos aporten la contribución apropiada.

Que, las presentes Enmiendas entraron en vigor de forma general y para España el 1 de enero de 2010, al entrar en vigor la Enmienda al Capítulo XI-1 del SOLAS, adoptada mediante Resolución 257(84).

FUNDAMENTOS DE DERECHO

En base a los apartados anteriores Primero al Décimo de este nuestro escrito y al amparo de los documentos, gráficos e INFORME PERICIAL QUE SE ADJUNTA.

INVESTIGACIONES, exigimos e instamos a la nombrada Comisión, la **ACTIVACIÓN DE UNA ALERTA RÁPIDA**, se nos dé parte en la citada Comisión con voz y voto, tal y como se contempla en el REAL DECRETO que recoge las responsabilidades de la CIAM “ **Comisión de Investigación de Siniestros Marítimos** como órgano competente al efecto con plenas garantías en los acontecimientos del Naufragio del Buque Novo JUNDIÑA

Todos estos " factores causales " deben figurar en el Dictamen de la Comisión de Investigación, y **deberían constar por obligado cumplimiento.**

1.- Decodificación del Código Alfanumérico Hexadecimal de la Radio Baliza del NOVO JUNDIÑA (Centro FINISTERRE).

2.- Carpeta de los partes operativos de Radiocomunicaciones y Coordinación del Salvamento del Centro Nacional y Centro Zonal de Madrid y (Sasemar).

3.- Diario de Radiocomunicaciones de Coruña Radio alertando del siniestro a los buques cercanos.

BALSAS. Resolución de la Dirección General de la Marina Mercante para el cambio de las especificaciones técnicas de los containers de balsas salvavidas tras el naufragio del pesquero NOVO JUNDIÑA

A la Comisión de Investigación de Siniestros Marítimos:

Solicita:

Que se tengan por realizadas las manifestaciones contenidas en éste nuestro escrito a los efectos legales pertinentes y que se tengan por hechas las anteriores manifestaciones realizadas y denuncia a los efectos legales oportunos en uso de nuestro derecho, exigimos e instamos a la nombrada Comisión, la **ACTIVACIÓN DE UNA ALERTA RÁPIDA, se nos dé parte en la citada Comisión con voz y voto, tal y como se contempla en el REAL DECRETO que recoge las responsabilidades de la CIAM “** Comisión de Investigación de Siniestros Marítimos como órgano competente al

efecto con plenas garantías en los acontecimientos del Naufragio del Buque Novo JUNDIÑA y su apertura del Informe de Referencia.

Que se tenga por presentada la presente declaración escrita y solicitud de la totalidad de la información aportada y solicitada para el Informe sobre el Naufragio del Buque NOVO JUNDIÑA y se le sumen estas nuevas investigaciones en la que se insta a la Comisión, a actuar de oficio en todos y cada uno de los hechos ante las evidencias en la documental aportada, notificando resolución sobre la misma, a entender de esta Plataforma, que el Informe de la Comisión de Investigación de Siniestros Marítimos que se debiera seguir mediante las pruebas aportadas pueden dar y aportar una nueva luz sobre los hechos en el Naufragio del Barco Nuevo Pepita Aurora dando un nuevo y definitivo curso al informe final de dicha comisión con la veracidad que a tal informe corresponde.

POR ELLO SUPPLICAMOS:

Que, habiéndose por recibido este escrito, se sirva admitirlo, tener por formulada la presente reclamación, incorporando el mismo a los expedientes de su razón, y previos los trámites legales, se dicte RESOLUCIÓN sobre todos los hechos, ordenando **se emita de FORMA URGENTE E inmediata**, para poder adjuntarla a otros procedimientos que pudiesen surgir de nuestras intenciones.

Es justicia.

Fecha Sello Registro Administraciones Públicas.

Fdo.: Miguel Ángel Delgado González

Presidente; Pladesemapesga www.pladesemapesga.com y info@pladesemapesga.com - www.pladesemapesga.com

En cualquier caso, y ante la confirmación del remitido ayer día 30 de Septiembre de 2015 y en base a ello dejamos testimonio fehaciente a través de "egarante" empresa de Internet dedicada a peritar correos electrónicos como prueba ante la posible utilización judicial del mismo.

Miguel Delgado González DNI 32 413 124-y Firma y Mensaje PERITADO Y acreditado mediante <http://www.egarante.com/eg-mail/>



Firmado Antón Salgado Clavo. Vicepresidente:

Presidente Pladesemapesga:



Antonio Salgado Clavo, con DNI, 35.976.198-N y Código Fiscal de Pladesemapesga Nif: G-70321807 - Registro 2012/016402 y Domicilio en C/ Juan Castro Mosquera 28 2º Dcha C.P 15 005 A Coruña y domicilio particular en C/ Pígaro Nº 15-2º-Izq. C.P. 15679 El Temple, de A Coruña y teléfono 698 155 458.

Oficial de la Marina Mercante de 1ª Clase en el Servicio Marítimo de Telefónica (Radios Costeras) 25 años.
Titulado Superior de la Marina Civil (Radio Electrónica Naval)

Titulado Superior del Certificado de Operador General del Sistema Mundial de Socorro, con miles de horas operativas.

Jefe de Operaciones Radioeléctricas desde el año 1970 al 75, en los buques, Río Tajo, Lago Victoria, Lago Sanabria, Segre, y Proas de las navieras, Marcosa, Lagos, Pinillos y Proas.

Operador Especialista en Radiotelegrafía, VHF, Onda Media, Onda Corta, Sistema Mundial de Socorro, Operador especialista de las Radios Costeras de Algorta (Vizcaya), Vigo, (Alcabre y Sayanes), Madrid Centro Diana, Griñón y A Coruña.

Jefatura Interina de Radio Costera Vigo radio (Alcabre y Sayanes).

Delegado en Galicia de la Asociación de Oficiales Radio electrónicos de la Marina Mercante (Are).

Secretario General de la Asociación Internacional de Oficiales Radio electrónicos de la Marina Mercante (Roia).

Vicepresidente de la Asociación Española de la Marina Civil (AEMC).

Implicado en Investigaciones de Accidentes Marítimos:

Coordina y Dirige desde hace 20 años, un equipo de investigación de la Marina Mercante de las Secciones de Puente, Máquinas y radio, que investiga la siniestrabilidad marítima y sus medidas correctoras, para varios gobiernos y la OMI (Organización Marítima Internacional).

Peritaciones más destacadas, realizadas en distintos juzgados, de siniestros marítimos, destacando por su repercusión humana y social la del Yate Español, Quechulo, Prestige y Mar Egeo, Nuevo Lilín, O"Baía, Nuevo Enrique El Morico, Siempre Casina, etc.

Ponencias en Medios de Comunicación

Director del Programa "Mar Abierta" en el Canal 60 TV La Coruña.

Director del Programa Guarda Costas en Radio Oleiros, La Coruña

Colaborador y Comentarista habitual del programa Españoles en la Mar de RTVE.

Responsable de la Presentación y Divulgación para Galicia del Sistema Mundial de Socorro, por encargo expreso de la Dirección General de la Marina Mercante en el año 2007 con varias menciones por los excelentes resultados.

Comparecencia como especialista en varias Comisiones de Investigación.

Destacando por su relevancia mediática en el Parlamento de Galicia, en la Comisión de Investigación del siniestro del Buque Prestige.

En el Congreso de los Diputados por la misma catástrofe como ponente para ilustrar a sus Señorías sobre el accidente marítimo.

Asesor en la Delegación de España en el Subcomité de Radiocomunicaciones, Búsqueda y Salvamento (COMSAR/06).

Portavoz del Grupo de Expertos no Gubernamentales en Salvamento Marítimo. (Pladesemapesga).

Vicepresidente de la Plataforma en Defensa del Sector Marítimo Pesquero de Galicia. (Pladesemapesga)

www.pladesemapesga.com .

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 31.800 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!