

## **Pladesemapesga demuestra a los ciudadanos como se practica el TERRORISMO MARÍTIMO Y LA PIRATERÍA en aguas españolas.**

El buque escorado que se encontraba a la deriva 'Modern Express' bajo presión a España del Gobierno Francés es alejado de la costa francesa para remolcarlo al Puerto de Bilbao.\*

El que calla otorga, Pladesemapesga ponía al descubierto la lamentable gestión de la Seguridad Marítima en España y Europa que recibe la callada por respuesta de Ana Pastor, Valero y Sr pedrosa, "CULPABLES" de su incapacidad de gestión.

Como permite la Autoridad Española, que el buque MSC Flaminia este dos meses en alta mar a la espera de un puerto de acogida con más de 30 millones de euros para reparación y se le niegue la entrada por las autoridades españolas.

Autoridades competentes: la Dirección General de la Marina Mercante y, bajo su dirección, las capitanías marítimas y la entidad pública empresarial Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR), integradas todas ellas en la Administración marítima.»

La Administración marítima elaborará planes para la acogida de buques necesitados de asistencia con el fin de evitar o minimizar los riesgos que presenten dichos buques cuando se encuentren en aguas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, especialmente cuando se vean amenazadas la vida humana en la mar y la integridad del medio ambiente marino.

¿Cuál ha sido el papel jugado por el Director General de la Marina Mercante y Sasemar en la gestión del incendio del porta contenedores " Msc Flaminia " ?

Pladesemapesga, denuncia que la gestión del siniestro del porta contenedores " Msc Flaminia " el pasado 14 de julio de 2012, ha puesto en evidencia a las autoridades marítimas españolas y europeas.

En España, el Real Decreto 1593/2010 de 26 de noviembre deja bien claras las distintas competencias y responsabilidades de los profesionales marítimos comunitarios en Puestos Clave en Tierra para la gestión y prevención de siniestros y catástrofes marítimas.

El diario " La Nueva España " de Gijón publicaba el domingo, 5 de agosto de 2012:

" La Autoridad Portuaria de Gijón rechaza acoger en los muelles de El Musel a un barco siniestrado hace varios días en el Atlántico Norte y que está siendo remolcado en espera de que se le asigne un puerto de refugio.

En una nota remitida a la Dirección General de la Marina Mercante, a la que este periódico ha tenido acceso, los nuevos responsables de El Musel señalan que «en la situación actual», el puerto gijonés «no dispone de muelles para acoger a un buque en las condiciones» del siniestrado.

El Musel ha pedido a Marina Mercante, que será quien decida el puerto de refugio del barco siniestrado, en caso de que sea remolcado a una dársena española, que estime «otras opciones distintas a las del puerto de Gijón para el refugio de este buque, teniendo en cuenta su situación y el lugar en el que se encuentra localizado», lo que hace más sencillo su traslado a puertos británicos o franceses. "

Pladesemapesga, ha demostrado de forma fehaciente " la responsabilidad y el compromiso " de la Dirección General de la Marina Mercante en todo este asunto.

Pladesemapesga, pregunta ... pero nadie contesta.

Pladesemapesga, envía notas de prensa a distintas agencias y medios de comunicación ... la respuesta, el silencio.

Pladesemapesga, envía notas de prensa a distintos partidos políticos ... la respuesta, la pasividad.

Resulta sorprendente que ¡ a estas alturas ! todavía existan ingenuos/as que se pregunten si volvería a repetirse una catástrofe como la del Prestige.

Pladesemapesga, responde bien alto y bien claro ¡¡¡ SI !!!

Pladesemapesga, hace responsables a los medios de comunicación y partidos políticos, por su silencio y autocomplacencia, de una situación de altísimo riesgo para las costas gallegas y españolas.

El periodismo marítimo no existe y la formación de los distintos grupos parlamentarios deja mucho que desear.

No será por no ALERTAR.

Real Decreto 1593/2010, de 26 de noviembre, por el que se modifica el Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo.

Los aspectos relativos a los planes de asistencia a buques y a los puertos de refugio son objeto de una redefinición; de entrada, no se habla ya de buques en peligro sino, en consonancia con las directrices de la OMI, de buques necesitados de asistencia.

Además, precisa los puntos fundamentales que deben de contener los planes de acogida a buques necesitados de asistencia.

Por otra parte, determina la obligación de que se nombre a una autoridad, con experiencia y competencia, para tomar de modo independiente y tras una evaluación previa, las decisiones pertinentes relativas a la acogida de buques en lugares de refugio.

Asimismo, prescribe que los planes de acogida deben de describir con precisión la cadena de toma de decisiones en estas materias y recopilar información sobre los posibles lugares de refugio en la costa, de tal manera que la autoridad disponga de elementos de juicio para poder adoptar, con fundamento y rapidez, la decisión que proceda.

Cuatro.

Al final de la letra a) del artículo 3, a continuación del ordinal 12.º, deben añadirse los siguientes ordinales:

«13.º Resolución A.917(22) de la OMI: la Resolución 917(22) de la Organización Marítima Internacional titulada "Directrices relativas a la utilización en el buque del sistema de identificación automática (SIA)" de a bordo, enmendada por la Resolución A.956(23) de la OMI.

14.º Resolución A.949(23) de la OMI: la Resolución 949(23) de la Organización Marítima Internacional titulada “Directrices relativas a los lugares de refugio para los buques necesitados de asistencia”.

15.º Resolución A.950(23) de la OMI: la Resolución 950(23) de la Organización Marítima Internacional titulada “Servicios de asistencia marítima (MAS)”.

16.º Directrices de la OMI sobre el trato justo de la tripulación en caso de accidente marítimo: las Directrices anejas a la Resolución LEG. 3(91) del Comité Jurídico de la OMI de 27 de abril de 2006, aprobadas por el Consejo de administración de la OIT en su 296 a sesión, de los días 12 al 16 de junio de 2006.»

Cinco.

La letra l) del artículo 3 tendrá la siguiente redacción:

«l) Autoridades competentes: la Dirección General de la Marina Mercante y, bajo su dirección, las capitanías marítimas y la entidad pública empresarial Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR), integradas todas ellas en la Administración marítima.»

Catorce. El artículo 20 tendrá la siguiente redacción:

«Artículo 20. Autoridad competente para la acogida de buques necesitados de asistencia.

1. El Director General de la Marina Mercante, como autoridad competente para la toma de decisiones respecto de los buques necesitados de asistencia, podrá, según convenga, adoptar cualquiera de las medidas contenidas en la lista, no exhaustiva, del anexo IV, especialmente en caso de amenaza para la seguridad marítima o para el medio ambiente marino.

La mencionada autoridad estará asistida por un comité técnico cuyo asesoramiento podrá recabar.

Formarán parte del mismo el capitán marítimo, el jefe del distrito marítimo, los coordinadores de inspección y de seguridad marítima y cualesquiera otras personas cuyo criterio pudiera ser relevante en las decisiones a adoptar, a criterio del director general.

Las deliberaciones del comité tendrán carácter confidencial.

2. La autoridad mencionada en el punto 1 anterior se reunirá periódicamente, y podrá hacerlo en cualquier momento, con las autoridades de los demás Estados miembros, con el fin de intercambiar experiencias y conocimientos técnicos e introducir mejoras en las medidas que puedan adoptarse en virtud de lo dispuesto en el apartado 1 anterior.»

Quince. El artículo 21 tendrá la siguiente redacción.

«Artículo 21. Planes de acogida de buques necesitados de asistencia.

1. La Administración marítima elaborará planes para la acogida de buques necesitados de asistencia con el fin de evitar o minimizar los riesgos que presenten dichos buques cuando se encuentren en aguas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, especialmente cuando se vean amenazadas la vida humana en la mar y la integridad del medio ambiente marino.

El Director General de la Marina Mercante participará en la elaboración de dichos planes.

2. Los planes mencionados en el apartado 1 anterior se elaborarán previa consulta de los sectores afectados, e informe, que no será determinante, de Puertos del Estado y con fundamento en las Resoluciones A. 949 (23) y A. 950 (23) de la OMI.

Los citados planes incluirán, como mínimo, la siguiente información:

- a) Identidad de los órganos u organismos encargados de recibir y dar curso a las alertas,
- b) identidad de la autoridad competente de evaluar la situación, y tomar una decisión de admisión o de rechazo de un buque necesitado de asistencia en el lugar de refugio establecido;
- c) información sobre el litoral español y todos aquellos elementos que permitan efectuar una evaluación previa y una adopción rápida de decisiones en relación con el lugar de refugio para un buque, con inclusión de los factores ambientales, económicos y sociales, así como de las condiciones naturales;
- d) procedimientos de evaluación para la admisión o rechazo de un buque necesitado de asistencia en un lugar de refugio;
- e) medios e instalaciones adecuados para asistencia, salvamento y lucha contra la contaminación;
- f) procedimientos de coordinación y decisión internacionales;
- g) procedimientos de garantía financiera y responsabilidad establecidos respecto de los buques acogidos en un lugar de refugio.

3. La Administración marítima española publicará el nombre y dirección de contacto del Director General de la Marina Mercante así como los órganos u organismos designados para recibir y atender las alertas

4. La citada Administración notificará a las de los Estados miembros vecinos, previa petición de éstos, la información pertinente sobre los planes de acogida.

5. La Administración marítima, al seguir los procedimientos establecidos en los planes de acogida de buques necesitados de asistencia, se ocupará de que la información pertinente se facilite a las partes implicadas en las operaciones.»

Dieciséis. El artículo 22 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 22. Constitución de la garantía.

1. En los supuestos en los que un buque necesitado de asistencia sea acogido en un lugar de refugio, la garantía financiera, que en su caso se exija, deberá de presentarse en una entidad bancaria con domicilio en España por el operador, la empresa naviera, el salvador del buque, el expedidor, el propietario o el receptor de la carga a favor de la Dirección General de la Marina Mercante y con sometimiento expreso a los tribunales españoles, y deberá precisarse claramente que se constituye de manera irrevocable para responder, en cualquier cuantía, de las reclamaciones de indemnización que se deriven de todos los posibles daños que pudieran ser causados a personas, entidades públicas o bienes de cualquier naturaleza por el buque o su carga

como consecuencia de eventos catastróficos tales como incendio, explosión, avería, incluidos los fallos mecánicos o estructurales, abordaje, contaminación, disminución de la estabilidad o varada, entre otros.

Asimismo responderá de los gastos previos en los que se incurra para evitar o minimizar dicho daño, así como del coste de las medidas de extracción o remoción del buque o de su carga y de restauración del medio ambiente costero o marino que se adopten como consecuencia del suceso o bien durante el desplazamiento del buque para entrar o salir del lugar de refugio o su estancia en éste.

2. Si no fuera posible formalizar inmediatamente la garantía, por tratarse de día inhábil u hora intempestiva, el operador, el expedidor, el salvador el agente o la persona en quien deleguen formalizará cualquier otra garantía de efectos equivalentes, a criterio de la Dirección General de la Marina Mercante, por la cuantía que corresponda de acuerdo con el baremo establecido en el artículo 23, hasta tanto sea posible prestar la garantía, en cuyo momento se procederá a la devolución de aquélla.

Todo ello con independencia de los demás requisitos que para la constitución de la garantía se exijan en su normativa reguladora específica».

Diecisiete. Los apartados 1 y 3 del artículo 24 quedarán redactados en los siguientes términos:

«1. La autorización de acceso de un buque a un lugar de refugio corresponde al Director General de la Marina Mercante, de conformidad con lo dispuesto en la disposición adicional vigésimo quinta de la Ley 27/1992.»

Ver también; <http://www.pladesemapesga.com/Article40300.phtml>

.\* Remolcado hacia Bilbao el buque que llevaba una semana a la deriva en el golfo de Vizcaya

El 'Modern Express' es alejado de la costa francesa y conducido al puerto vasco para estabilizarlo

Las labores para remolcar al carguero de bandera panameña 'Modern Express', a la deriva desde el pasado 26 de enero en el golfo de Vizcaya, se inició, cuando el barco se encontraba a tan solo 44 kilómetros de la costa francesa, al suroeste de Arcachon, lo que provocó malestar del Gobierno Francés, que exigió a Fomento la retirada inmediata de sus costas del buque.

Cuatro expertos de la empresa holandesa 'Smit Salvage' enganchan el barco al remolcador español 'Centaurus' y el buque siniestrado siendo arrastrado sin control ni saber que hacer, hacia el oeste mar adentro, al igual que se hiciera con el Prestige, Front Serenade, MSC Ajaccio y un largo etc...Entre los que destaca como de muy GRAVE el pesquero Novo Jundiña cuya alerta no se escuchó en Galicia ni en España, pero sí, en Portugal y Irlanda, gracias a ello y a la buena fortuna de que los irlandeses hablaban español se pudieron rescatar los 121 tripulantes en condiciones de hipotermia, y no se le ocurre nada mejor a la Ministra en Funciones, Ana Pastor que regalar medallas tapando a los verdaderos héroes del rescate...

La prioridad, según el portavoz francés de la prefectura marítima del Atlántico, Louis-Xavier Renaux, no es otra que alejar al barco de la costa francesa, y "que hagan con el lo que quiera el Gobierno español", aunque esta prefectura, le "recomienda a los españoles" dirigirlo hacia un "puerto refugio" situado en la costa española y en una zona tranquila y, una vez, allí intentar estabilizarlo.

La buque envió un SOS el pasado martes 26 de Enero de 2016 a 200 millas de la costa gallega al haberse escorado de manera notable, probablemente porque se movió la carga.

Los 22 miembros de la tripulación, de nacionalidad filipina, fueron evacuados por helicópteros de salvamento españoles. Este buque matriculado en el 2001, el 'Modern Express' transportaba desde Gabón hacia Le Havre 3.600 toneladas de madera y materiales de construcción y en este momento sometido a una profunda investigación al presumirse que el transporte podría ser pirata.

Las autoridades francesas y varias localidades costeras galas tenían preparados planes anti contaminación por su tuvieran que hacer frente a la eventualidad de un naufragio.

El carguero transporta 300 toneladas de gasóleo, suficientes para contaminar la zona costera francesa y parte española poniendo en grave riesgo el turismo del año 2016 en la zona.

Parece surrealista, pero los hechos son los que son y dejan en muy mal lugar como siempre a los responsables políticos del salvamento Marítimo, que en su afanado protagonismo de medallas, adjudicaciones de cargos en salvamento Marítimo, OMI, etc, junto a los plumillas que se autodenominan expertos en temas marítimos, intermediarios subvencionistas de cursos que amamantan sus jugosas cuentas bancarias, cada día que pasa aumenta considerablemente el riesgo de más catástrofes marítimas, y PLADESEMAPESGA ALERTA a las comunidades marítimas y pesqueras, del “CALDO” que preparan, cocinan y sirven, de forma intencionada con el único propósito de protagonizar las alarmas mediáticas, con muertos y sin muertos con tal de ganar 5 minutos en el telediario informativo subvencionado con anterioridad para que sirvan de pantalla de “guiñoles <https://es.wikipedia.org/wiki/Guiñol> ” y tomando por “tontos” a los ciudadanos y a las gentes de la Mar, como espectadores infantiles que “tragan” todo lo que les digan, cuya escuela marcó el Sr [Rus: "Dije que traería la playa y me votaron. ¡Serán burros ...": http://elpais.com/diario/2007/05/22/cvalenciana/1179861488\\_850215.html](http://elpais.com/diario/2007/05/22/cvalenciana/1179861488_850215.html)

Pladesemapesga, atribuye, denuncia, ALERTA y afirma con documentación....

Todo lo demás, es usar el dinero público de todos los ciudadanos para practicar el TERRORISMO MARÍTIMO Y LA PIRATERÍA en aguas españolas al más puro estilo de la época de los colonizadores, pero en propia tierra, convirtiéndonos en verdaderos ignorantes con “taparrabos” hambrientos de darle al remo en la galeón de los responsables políticos que nos gobiernan y verdaderos responsables públicos de todo lo que acontece en la Mar.

<https://youtu.be/CXalcSBxlgg>