



## A la Fiscalía de A Coruña

**Miguel Ángel Delgado González, con D.N.I 32.413.124-y** Domicilio a efectos de notificaciones en, C/ Juan Castro Mosquera, 28 2º Dcha. 15.005 A Coruña, y como Presidente de (Pladesemapesga) Plataforma en Defensa del Sector Marítimo Pesquero de Galicia Nº de Registro 2012/016402, Nif : G-70321807, asociación no lucrativa , formada por más de 7.000 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](http://www.pladesemapesga.com) y [www.plataformaendefensadelsectormaritimopesquerodegalicia.com](http://www.plataformaendefensadelsectormaritimopesquerodegalicia.com), y teléfono 630389871, en su propio nombre y representación a través del presente escrito.

Que por medio del presente, venimos a realizar la siguiente con los documentos que la acompañan en la forma y con los requisitos señalados en los artículos 259, 262, 264 y siguientes de la Ley de Enjuiciamiento criminal, por los hechos y contra las personas y entes que se mencionan en la que se:

### EXPONE y DENUNCIA:

**PRIMERO.-** Leemos en la Web de Salvamento Marítimo:

<http://www.salvamentomaritimo.es/sm/sala-de-prensa/el-pesquero-serviola-uno-se-ha-hundido-en-la-ria-de-muros-tras-colicionar-con-una-batea/?ids=360>

El pesquero **Serviola Uno** se ha **hundido en la ría de Muros tras colisionar con una batea** el día 18 Septiembre de 2012

Dos pesqueros rescataron a 3 de sus tripulantes en buen estado, un herido y un fallecido

Salvamento Marítimo en Finisterre, dependiente del Ministerio de Fomento, recibió a las 6.40 horas la alerta de la radiobaliza del pesquero Serviola Uno hundido en la ría de Muros debido a la colisión con una batea.

**SEGUNDO.-** Datos que no nos cuadran, al comprobar que fue el Centro de Maspalomas el receptor del SOS a las 04.38 UTC ( 06.38 hora local española ) en el Centro Aeroespacial de Maspalomas y no a las 04.40UTC como publica Sasemar en su Centro de Coordinación de Finisterre.

**TERCERO.-** El que uno de los supervivientes presentara síntomas de hipotermia, hace temer que existiera ralentización en la emisión del primer Mayday Relay a todos los buques en la mar y la activación del salvamento desde tierra y que las causas del fallecimiento del pesquero con el chaleco salvavidas puesto, fuese por hipotermia..

**CUARTO.-** Nada se dice de la balsa salvavidas, pudiendo ser motivo de ello el fallo técnico detectado en otros naufragios como:

El del Naufragio Nuevo Pepita Aurora, donde los náufragos no pudieron utilizar las balsas por no haber sido notificadas y corregidas sus especificaciones técnicas desde la misma Administración Pública, tal y como se había acordado en varias Comisiones del Consejo en el Congreso de los

Diputados y de Ministros tras el naufragio del pesquero " O Bahía " en aguas de Galicia, Boletín Oficial del Estado, núm. 39 de 14 de febrero de 2004, páginas 6865 a 6867 (3 Págs.)-2751.

**QUINTO.-** Con fecha 19/09/2012, esta Plataforma en Defensa del Sector Marítimo Pesquero de Galicia, "Pladesemapesga" cuya actividad se realiza al amparo de la defensa del sector buscando todo tipo de información, estudios, y proyectos que puedan ayudar a prevenir la siniestrabilidad en la Mar, motivo este por el que **solicitamos información del siniestro a Sasemar y Xunta de Galicia, sin que hayan dado resolución ni respuesta al respecto**, algo a lo que ya nos tienen acostumbrados y que nos inclina a pensar en la presunta e hipotética manipulación de datos u omisión pública y así evitar presuntos hechos punibles que pudiesen ser reclamados por la justicia.

**SEXTO.-** Todos estos " **factores causales** " que **deberán figurar** en el Dictamen de la Comisión de Investigación **por obligado cumplimiento**, ilustraría al Ministerio Público, en previsión de que pudieran ser obviadas u omitidos, como ya ocurrió en investigaciones pretéritas.

A.- Decodificación del Código Alfanumérico Hexadecimal de la Radio Baliza del Serviola Uno ( Centro Aeroespacial de Maspalomas ).

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

C.- Diario de Radiocomunicaciones de las Radio Costeras de Abertis Retevisión ubicadas en las costas gallegas ( Coruña y Finisterre Radio ).

D.- Inicio ( en horas, minutos y segundos ) de la Alerta de Socorro de la Radio Baliza y hora de notificación por parte de Maspalomas a los Centros Coordinadores de Madrid y Finisterre.

E.- Hora de notificación a las Radio Costeras para la emisión del primer Mayday Relay por sistemas analógicos y digitales.

F.- Hora de emisión del Mayday Relay por la Radio Costera y nombres de buques que dieron acuse de recibo.

G.- Hora de emisión del " Silence Fini " ( final de tráfico de socorro ).

H.- Hora de activación por parte de Sasemar de las unidades marítimas y aéreas, salidas de puertos y helipuertos y hora de llegada al lugar del siniestro.

I.- Actuaciones de las unidades marítimas y aéreas de Sasemar en el lugar del siniestro.

J.- Lugar donde iba ubicado el container de la balsa salvavidas y si se abrió o utilizó por parte de los supervivientes.

K.- Metodología utilizada dentro del Protocolo de Actuaciones entre Dirección General de la Marina Mercante, Sasemar y Abertis Retevisión del año 2009, para la minimización de los tiempos de respuesta del salvamento.

L.- Confirmación de la utilización del " teléfono de contacto de emergencia " de la Radio Baliza y en caso afirmativo a qué persona o personas se llamó para verificar la autenticidad de la Alerta y tiempo invertido.

**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 O´Bahia.

**SEPTIMO.-** AL AMPARO del Código de Normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos (Código de Investigación de siniestros), adoptadas por España el 16 de mayo de 2008, mediante Resolución MSC.255 (84) que en su Capítulo 26 contempla la reapertura de investigaciones, mediante la aportación de nuevas pruebas en los siguientes términos:

## **Comparecientes por obligado cumplimiento de la Normativa:**

- 1.- Director General de la Marina Mercante.
- 2.- Director de Sasemar.
- 3.- Subdirector General de Seguridad de la Dirección General de la Marina Mercante.
- 4- Jefe del Centro Nacional de Coordinación de Salvamento de Madrid.
- 5-- Jefe del Centro de Coordinación de Salvamento de Salvamento de Finisterre.
- 6.- Presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Marítimos.
- 7.- Jefe del Servicio Marítimo de Abertis Retevisión.
- 8.- Jefe de la Estación Aeroespacial de Maspalomas.

Fomento tiene una base de Salvamento Marítimo en funcionamiento en Cee. Desde la apertura de la base en Cee, el Helimer 203 ya realizó dos intervenciones.

El 7 de septiembre participó en la búsqueda de una joven en la zona de Porto do Son y el 12 de este mismo mes realizó la evacuación médica de un pasajero del buque de pasaje Costa Luminosa, 160 millas al noroeste de Cee.

Además, según informan desde Sasemar, el helicóptero ya llevó a cabo varios ejercicios de entrenamiento junto a unidades marítimas.

Es por ello que **“no se entiende ni se explica la tardanza en activar o llegar al lugar del siniestro”**, al que ya nada pudieron hacer los equipos de rescate de Sasemar y la Xunta de Galicia, al ser rescatados, el cadáver y los supervivientes, por pesqueros de la zona (evidenciándose serias dudas sobre

la posibilidad de encontrar con vida al fallecido, si no mediara la demora en el rescate).

**OCTAVO.-** El propietario del Serviola Uno, afectado por el naufragio y el fallecimiento de uno de sus tripulantes, Manuel Carou, reconocía en declaraciones públicas que “levamos un gran susto e outras cousas, xa que **o barco non estaba asegurado**”.

**NOVENO.-** El Real Decreto 800/2011, de 10 de junio, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes marítimos y la Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos, es meridianamente claro, cuando obliga a investigar a todos los intervinientes, los medios utilizados, la rapidez de la reacción, las medidas adoptadas y los resultados obtenidos.

*De igual forma contempla que " el Secretario de la Comisión de Investigación podrá encomendar parcial o totalmente la realización de los trabajos de investigación que precise en determinados casos, pero siempre bajo su dirección y control, a las capitanías marítimas ".*

**DÉCIMO PRIMERO.-** Los términos de la redacción de este Real Decreto, permitiendo a las Capitanías Marítimas, investigar parcial o totalmente los siniestros marítimos, ha creado no pocos problemas judiciales a la gente de la mar, criminalizándolos de forma recurrente y entrando en un conflicto de intereses que demuestran de forma palmaria la falta de la exigida imparcialidad e independencia funcional.

**DÉCIMO SEGUNDO.-** El Código de Investigación adoptado por España es muy claro, cuando dice que deberán ser investigados :

Los factores que hayan contribuido y guarden relación con las funciones desempeñadas por personas concretas, las operaciones a bordo, la gestión en tierra o elementos normativos, los errores y omisiones humanos, acontecimientos relacionados con materiales peligrosos, factores medioambientales, fallos de los equipos y factores externos.

**DÉCIMO TERCERO.-** Según la Organización Marítima Internacional, la eficacia de los Centros Coordinadores de Salvamento, depende de la fiabilidad y continuidad de las comunicaciones y de la capacidad para facilitar información de calidad e inequívoca.

**Pladesemapesga, ha identificado, no sólo información equívoca y desvirtuada, sino también falta de rigor profesional,** es decir, de calidad, **por parte de Sasemar y la Xunta de Galicia,** permitiendo, además, a los supervivientes, hacer declaraciones subjetivas que poco o nada benefician a la seguridad marítima y de la vida humana en la mar.

**DÉCIMO CUARTO.-** Por último, recordar que , el Director General de la Marina Mercante, está autorizado a aplicar las Resoluciones de los diversos Comités de la Organización Marítima Internacional (OMI), con la finalidad de armonizar criterios de interpretación en materia de seguridad marítima, de la navegación, de la vida humana en la mar y de prevención y lucha contra la contaminación

marina, antes del Informe Final de la Comisión de Investigación, en aras a prevenir futuros accidentes graves o muy graves en la mar, independientemente de la elaboración de un Informe Provisional, sin demora, para mejorar aspectos que afecten a la seguridad marítima y vida humana en la mar.

Dada la Normativa y el lenguaje técnico, la Plataforma en Defensa del Sector Marítimo Pesquero de Galicia, se pone al servicio del Ministerio Público para aclarar todas y cuantas dudas puedan surgir al efecto para una más fácil y mejor comprensión..

### **Por lo expuesto:**

Se solicita en **DENUNCIA PÚBLICA** con los documentos que la acompañan y se insta a la Fiscalía, a abrir diligencias con el fin de instruir hechos, por los presuntos delitos que pudieran ser punibles por ilícitos y por presunta responsabilidad *penal* contra sus *autores*, *cómplices* y *encubridores*, notificando resolución sobre la misma,.

En A Coruña, Septiembre de 2012.  
F<sup>do</sup>: Miguel Ángel Delgado González