

El vertido de Canarias se burla de la tecnología espía infalible presentada en Barcelona por los responsables de Salvamento Marítimo.

Los españoles estamos pagando con nuestro dinero el Sasemar 101, un avión Casa 235-300 dotado con tecnología de avión espía, inútil, innecesario, inservible, fracasado, por mero capricho de los responsables de Sasemar y la DGMM, "Solo España y Alemania dispone de esta tecnología para descubrir los vertidos en el mar", afirma orgulloso Ernesto Morales, jefe de prevención de Salvamento Marítimo, en la presentación realizada en Barcelona tras un año de pruebas de los complejos sistemas, Pladesemapesga pide el cese fulminante de la Sra. Libreros, Sr Valero y Sr Pedrosa, al convertirse con estos episodios en verdaderos parásitos de los entes que representan...

Para más recochineo contra sus responsables, al afirmar que el avión quitamanchas incorpora varios equipos de análisis que permiten no solo detectar el vertido, sino también calcular el grueso y su naturaleza.

<http://www.salvamentomaritimo.es/sm/multimedia/avion-de-salvamento-vigilancia-maritima-y-lucha-contra-la-contaminacion-2/?id=9468>

Sentinazos: El quitamanchas y los aviones espías, las pruebas y la eterna contradicción

El quitamanchas. Aviones espía de Salvamento Marítimo barren las aguas españolas en busca de vertidos ilegales

Los 'sentinazos', vaciados nocturnos del aceite acumulado en las salas de máquinas de los barcos, ya no quedan impunes

Todo un espectáculo de los responsables que se divierten con el dinero de los contribuyentes en ejercicios inútiles que solo sirven para financiar turismo institucional con lo público.

Simulacro de vertido de combustibles contaminantes en aguas de Barcelona.

Mar y océano se utilizan a menudo como sinónimo de grandeza, de espacio inabarcable. En tanta inmensidad una mancha debería pasar desapercibida. Pero ahora ya no. Salvamento Marítimo ha desplegado tres aviones que rastrean la superficie del mar de día y de noche para buscar, localizar e identificar cualquier vertido ilegal que se produzca, entre los que destacan la limpieza de sentinas.

Unos 25 vertidos localizados cada mes en aguas españolas, la mitad de ellos de hidrocarburos, demuestran el mal uso que algunos hacen del agua de mar y justifica la vigilancia aérea recientemente desplegada por las autoridades marítimas.

"La limpieza de sentinas o sentinazos consiste en el vertido que realizan los barcos del aceite y los residuos acumulados en el fonde de la sala de máquinas. En lugar de vaciar el residuo en el puerto, algunos lo echan al mar", explica Iñaki Barrutiabengoa, capitán del buque de Salvamento Marítimo Clara Campoamor, con base en Barcelona y dotado para el análisis y neutralización de los vertidos en mar abierto.

Tecnología espía

Barrutiabengoa zarpa con su veintena de hombres cada vez que su compañero en el aire, el Sasemar 101, un avión Casa 235-300 dotado con tecnología de avión espía, dispara las alarmas.

"Solo España y Alemania dispone de esta tecnología para descubrir los vertidos en el mar", afirma orgulloso Ernesto Morales, jefe de prevención de Salvamento Marítimo, en la presentación realizada en Barcelona tras un año de pruebas de los complejos sistemas.

El avión quitamanchas incorpora varios equipos de análisis que permiten no solo detectar el vertido, sino también calcular el grueso y su naturaleza.

De día y de noche

Entre los sistemas del avión destacan un radar de búsqueda de alta resolución, que permite la

localización de las manchas hasta con gran oleaje; un sensor infrarrojo con cámara, que se esconde en una torreta en la panza del avión; un radar de rastreo lateral, que cubre grandes superficies, y varios escáneres de ultravioletas y microondas.

Para manejar estos equipos, además de los tres tripulantes, en el avión viajan dos técnicos que no apartan la mirada de sus monitores durante el vuelo de rastreo, que puede durar hasta nueve horas con una autonomía de vuelo 3.700 kilómetros.

"Este avión opera de noche y de día y es precisamente de noche cuando más barcos aprovechan para limpiar sus sentinas o realizar otros vertidos porque piensan que no les localizarán, pero ahora esto ha cambiado", indica Esther González Saavedra, directora de Salvamento Marítimo.

Entre ellos estaría el mercante Schankenborg, acusado de verter una gran mancha hace un par de semanas a 20 millas del puerto de Tarragona. Aquella acción le puede suponer a su armador una sanción de 390.000 euros.

"En el importe se incluyen desde los gastos de limpieza hasta los generados por el vuelo del avión y el barco que acude a limpiar la mancha", añade González. En este caso la mancha en el agua fue descubierta por el Sasemar 101 durante un vuelo nocturno rutinario de vigilancia.

Mensaje desde el avión

"Aquí Sasemar 101, el avión de vigilancia de la autoridad marítima española", es el mensaje que le dirige la tripulación aérea a la del barco infractor en cuanto detecta la mancha. Después, pregunta al operador de radio del buque si ha causado el vertido.

"Todos lo niegan. Pero el avión graba la conversación, toma imágenes del vertido y de la embarcación y realiza los cálculos necesarios para pasárselos al barco de Salvamento Marítimo que debe acudir a la mancha, en este caso el Clara Campoamor", explica Jaime Zaragoza, jefe de Salvamento Marítimo en Barcelona.

Efecto disuasorio

"Toda la información recogida se adjunta al expediente sancionador que, como en el caso de Tarragona, puede llegar hasta el fiscal de Medio Ambiente por presunto delito ecológico", aclara Esther González, cuyo servicio depende del Ministerio de Fomento.

La responsable añade que han descendido los vertidos ilegales o sentinazos desde que ha corrido la voz entre los capitanes que navegan en aguas españolas de que los aviones de Salvamento Marítimo rastrean de día y de noche el mar a razón de 9.000 kilómetros cuadrados en una hora. Y es que los quitamanchas aéreos disuaden ya tanto como los radares en las carreteras.

Ante estas burdas afirmaciones solo queda el cese fulminante tal y como lo exige Pladesemapesga.

Entrevista a D. Montero, Director DESMAR, S.A.

DESMAR, S.A. Estación Marítima. Muelle de Transatlánticos s/n.

La entrevista con D. Montero, gerente de la empresa DESMAR, S.A. tuvo lugar en Enero de 2003, en las instalaciones de la empresa. A continuación, se detallan los principales puntos de la entrevista.

1. ¿Cómo se contrata el servicio MARPOL?

El buque llama a través de su consignatario. Por reglamentación, cada buque tiene que tener un consignatario.

Normalmente los buques solo contratan este servicio si vienen al puerto por otros motivos, como carga y descarga, es muy raro que vengan exclusivamente a vaciar tanques

El servicio MARPOL tiene 3 patas:

a) El puerto, ya que es un servicio portuario (amarraje, atraque, etc.)

b) La Marina Mercante, ya que forma parte de su reglamento mantener las aguas limpias. Controla las certificaciones conforme se ha contratado el servicio.

c) La Xunta, Consellería de Medio Ambiente, por la propia naturaleza de los residuos (peligrosidad)

La Xunta tiene sus propios reglamentos de cómo tratar los RTP (Residuos Tóxicos Peligroso), y su propia documentación

Actualmente, se trabajan con dos maneras diferentes para extraer los residuos de los buques:

a) Con una embarcación.

Esta embarcación está tipificada como minipetrolero, y es de doble casco. Esta bombea la mercancía bien de los barcos fondeados en la ría bien atracados en los puertos. (Es esta embarcación la que tiene el sistema para bombear los residuos de los tanques, no los buques). Además, esta embarcación tiene un sistema de centrifugado (es una maquina de aproximadamente 0,5 x 0,5 metros), que separa las aguas en un millón. De este proceso, el agua sale prácticamente limpia, aunque aun así no se vierte al mar, sino que se sigue tratando, y la otra parte se lleva al gestor final.

b) con una cisterna cuando el barco esta atracado en puerto

Las tarifas que se cobran a los buques varían según la cantidad de metros cúbicos a vaciar, pero suelen rondar los 42 euros (7.000 Ptas.) el m³. Un buque suele vaciar normalmente entre 5 y 30 m³, es decir, que le supone un coste de entre 210 euros y 1260 euros (35000 y 210000 Ptas.)

Todos los buques llevan un libro de registro de hidrocarburos, en los que van anotando los residuos que van acumulando en el buque y los que van vaciando cuando llegan a los distintos puertos. Es como una cartilla del banco, en el que se anotan ingresos menos retiros.

Cuando se produce una inspección, se controla que las aguas oleosas contenidas en los tanques correspondan a las anotadas en estos libros de registro. El Convenio Internacional de París establece que se inspeccione el 25% de los buques que atracan en puerto. Además, Capitanía Marítima mantiene una base de datos en la que se registran los buques que ya han tenido incidencias anteriormente, o deficiencias, o que no ha vaciado sus tanques en los puertos anteriores, para que también sean inspeccionados.

Actualmente, aproximadamente el 25% de los barcos que atracan en el puerto de Vigo contratan los servicios de MARPOL. En el año 2003, se recogieron aquí 6.000 toneladas que fueron posteriormente entregadas al gestor final.

El gestor final de residuos, trata estos residuos de dos maneras diferentes:

a) Combustión directa: se incineran después de retirar los productos que puedan producir contaminación (como los azufres), para producir electricidad

b) Reciclaje

2. ¿Cómo se vigila que no se produzcan vertidos?

Actualmente la vigilancia se hace a ojo desde helicópteros, pero es un sistema muy ineficaz, ya que ni siquiera una foto de un buque rodeado de una mancha oleosa es prueba suficiente para hacerlo pagar una multa. Solo una analítica que identifique la mancha con el buque es aceptada.

Sin embargo, en países como Francia, se utilizan controles vía satélite, que controlan los vertidos por pequeños que sean, incluso a 200 millas de la costa.

Desde que existe DESMAR, S.A. en Vigo, año 1986, no se ha puesto casi ninguna multa por vertidos en el puerto a pesar de que estos se produzcan constantemente.

Principalmente se producen en las zonas de reparaciones, astilleros y desguace. Según D. Montero sería muy fácil controlarlos haciendo inventario de lo

que lleva el barco antes y después de entrar en estas zonas, pero falta voluntad por parte de la Capitanía Marítima, ya que al fin y al cabo estos buques son sus clientes, y no les interesa ser mas rigurosos con ellos, ya que cabe la posibilidad que se fuesen a otros puertos.

Además, existe un vacío legal respecto a los vertidos realizados dentro del puerto, ya que legalmente, las competencias del puerto acaban en el paramento, y es la Dirección General de la Marina Mercante, a través de la Capitanía Marítima o Sasemar (servicio de salvamento), la que tiene que hacerse cargo de los vertidos dentro del puerto. Para hacer esto más efectivo, tendría que ser el puerto el que controlase los vertidos dentro de la dársena.

Entrevista a Sr. Bernardo Rodríguez González, Jefe de Seguridad Marítima y Contaminación

CAPITANÍA MARÍTIMA de Vigo

Muelle Trasatlánticos.

La entrevista con D. Bernardo Rodríguez González, Jefe de Seguridad Marítima y Contaminación, tuvo lugar en Enero de 2003, en las instalaciones de la Capitanía Marítima de Vigo. A continuación, se expone un resumen de los principales puntos de la entrevista:

1- Actuaciones de Capitanía Marítima en relación a vertidos desde buques

La Capitanía Marítima sólo detecta/ ha detectado en el pasado vertidos dentro de puerto, ninguno fuera. En puerto sólo se identifica entre el 15 y el 20% de los vertidos, ya que una vez que se producen es muy difícil saber a que barco pertenecen, y además una foto del barco rodeado del vertido no es prueba suficiente.

Para poder sancionar a un buque de un vertido, se pueden presentar dos tipos de pruebas, que son irrefutables:

a) Que un miembro de la Capitanía Martita, Guardia civil, Puerto,... vea al buque en el momento de realizar el vertido, y que ese vertido sea contaminante

b) Que se tomen pruebas del vertido y que sus características al ser analizadas coincidan con los análisis de las aguas de las sentinas del buque.

Por estos motivos, cuando se inicia un expediente sancionador, la otra parte puede no aceptar la foto como prueba, ya que aunque puede ser cierto que sea un vertido del buque, puede tratarse de una sustancia no contaminante.

De ahí que uno de los problemas principales para las autoridades es cómo relacionar la mancha con el barco. En Vilagarcía de Arousa (Pontevedra) se realiza desde hace aproximadamente un año y medio un experimento que consiste en tomar muestras de las sentinas de todos los barcos que paran en puerto, así cuando se produce un vertido, se puede demostrar a que buque corresponde.

Las principales embarcaciones que realizan vertidos en puerto son los pequeños pesqueros, no los grandes mercantes.

Sasemar confunde al Ministro de Defensa que ofrece informaciones " falsas " dando por recogidos los tripulantes de un helicóptero que aun no han aparecido, la CONFUSIÓN reina en la cúpula de Salvamento Marítimo.

Falsa alarma sobre la caída de un avión en las Islas Canarias. ¿ Al despiste y sálvese quien pueda ?, Visto lo visto, la desprotección de Canarias es más que evidente.

El traslado del Ministro evidencia la total desconfianza en sus departamentos ministeriales y la toma de control de la situación política que se le escapa de las manos a la puerta de las elecciones generales.

El Capitán Marítimo de Las Palmas ya tenía que haber sido cesado fulminantemente en el siniestro del Oleg Naidemov..Cuyo coste económico ha propiciado un agujero de 50 millones de euros de los que nada se sabe..

El ministro de Defensa, Pedro Morenés, viaja a Gran Canaria junto con el jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire, Francisco Javier García Arnaiz, para seguir de cerca las labores de búsqueda de los tres desaparecidos en un accidente de un helicóptero del Servicio Aéreo de Rescate SAR.

Un buque de la Armada española se dirigió a la zona donde el jueves tuvo lugar el siniestro. Fuentes del Ministerio de Defensa confirman que el aparato se encuentra a 50 metros de profundidad y que la tripulación continúa desaparecida.

Los tripulantes son el capitán José Morales, el teniente Saúl López Quesada y el sargento Jhonander Ojeda del 802 Escuadrón del Servicio de Búsqueda y Rescate (SAR) del Ejército del Aire con base en Gando

El aparato, un Superpuma del SAR asignado al Escuadrón 802 del Ejército del Aire, regresaba a su base en Gando tras participar en un ejercicio de entrenamiento en Senegal.

TOTAL DESCONTROL EN LOS MANDOS DE CANARIAS Y LA CÚPULA DE SASEMAR QUE NAVEGAN A MERCED DE LOS ACONTECIMIENTOS.

Nada dicen de la Activación del Plan Nacional de Siniestros Marítimos, el helicóptero cayó a la Mar y es de obligado cumplimiento la activación del Plan contemplado por la OMI y aceptado por España su cumplimiento.

ANTECEDENTES DE DESCOTROL EN SASEMAR.

El Cecoes 112 de Canarias - versus - Ministerio de Fomento.

Pladesemapesga - advirtió - en 2007, el intrusismo del CECOES 112 en competencias marítimas.

Prueba de ello es la falta de control o seguimiento a través del Sistema Automático de Identificación de Buques (AIS) del buque que transportaba una plataforma que semejava la figura de un avión de pasajeros.

Las autoridades canarias, destacaban en 2007, que el Sistema de Control Macais "supondría un importante paso adelante, no sólo para garantizar la seguridad , sino también para favorecer la eficiencia en la navegación marítima y una mejor protección del medio marino". Castro Cordobez también alabó este sistema, del que dijo que "es un paso de gigante para que tengamos este control". Comentó que era uno de los objetivos del Ejecutivo y que viene funcionando desde hace unos meses. "Sirve para que nos sintamos más protegidos".

Visto lo visto, la desprotección de Canarias es más que evidente.

<http://pladesemapesga.com/index.php?name=News&file=article&sid=47276>

Ponentes que imparten formación a las gentes de la Mar confunden la mierda de toro con fuel de contaminación marina.

Foto; Sra Valero y capitán Marítimo de Asturias Centro Jovellanos, "empinando el codo, mientras Salvamento buscava los fallecidos en la Mar"..Sra. Ana Pastor, estos dos pájaros, también se merecen que se acerque allí y les de otra medalla, !!! No cree Usted !!!

PLADESEMAPESGA tiene acreditado decenas de cadáveres en el litoral gallego y español que claman RESPOSNABILIDADES, y la diana oculta de la Sra. Pastor, no tiene centro, todas las flechas esquivan milagrosamente las estadísticas para que no haya un 000001% en su ministerio en responsabilidad, todo es perfecto mientras las decenas de familias bajo la IMPOTENCIA lloran por sus fallecidos y claman JUSTICIA que Usted les niega Sra. Ana Pastor, mientras el Sr Valero escancia sidra pagada con el dinero público en las instalaciones de salvamento marítimo, o el mismo, junto al Sr pedrosa de Sasemar regalan a "DEDO" dinero público para cursillos y charangas que luego van a recoger en forma de regalos a hoteles de lujo con la fiesta montada en

forma de medallas, que también dan a PLADESEMAPESGA y luego se la “ROBAN “ también por negarse a ponerle GAITEROS para su entrega...

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 26.700 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!