



Pladesemapesga

## Plataforma en Defensa do Sector Marítimo Pesquero de Galicia

*A petición de ANGELO RECUSANI bajo asistencia del Letrado Doña. BEGOÑA BARREDO DE VALENZUELA ORTIZ,, en las **DILIGENCIAS PREVIAS PROC. ABREVIADO 0000669 /2010 del JDO.1A.INST.E INSTRUCCION N.1 CORCUBION** y considerando dicha representación, para su libre uso en este procedimiento se realiza este;*

**DICTAMEN PERICIAL** sobre el presente procedimiento que se incoó por los hechos que resultan de las actuaciones, concretamente por la desaparición en el mar y posterior hallazgo del cadáver de Giulio Recusani.

### **Exposición de motivos;**

Las investigaciones en siniestros marítimos en general, y en especial las desapariciones por las diversas causas de personas en la Mar donde, el denominado punto de investigación en la Comisión de Investigación reglada por las Normativas Internacionales en las que participa España, requieren de técnicas cada vez más sofisticadas para buscar información en la Normativa al efecto.

Más allá de los clásicos miembros anclados en formas y modos a juicio de esta parte en el pasado investigador, nos ha planteado aquí y ahora la comprobación de datos sobre el fallecimiento y aparición del cadáver de Giulio Recusani y que tras investigar en la Normativa podemos afirmar, certificar y reproducir con una seguridad del 99, 99% de acierto que:

**Este es el caso de Giulio Recusani** , y ahora especialmente siguiendo indicaciones técnicas de este perito, Don Antón Salgado Clavo, utilizando el alto grado de experiencia en este tipo de siniestros avalado por cientos de informes y vocal especialista en la mesa de Investigación por el Siniestro del Prestige entre otros, se nos solicita advenir su valor probatorio basado en la Normativa existente, para **aportarlo como dictamen pericial en el Procedimiento DILIGENCIAS PREVIAS PROC. ABREVIADO 0000669 /2010 del Juzgado de Instrucción nº 1 de Corcubión, A Coruña.**

Aceptado el encargo, con carácter general, entendemos que es de aplicación la Ley de Enjuiciamiento Civil (LEC) 1/2000, en su Capítulo V DE LA PRUEBA, artículos 281 y ss. y en especial, el artículo 299 Medios de Prueba, que textualmente dice:

2. También se admitirán, conforme a lo dispuesto en esta Ley, los medios de reproducción de la palabra, el sonido y la imagen, así como los instrumentos que permiten archivar y conocer o reproducir palabras, datos, cifras y operaciones matemáticas llevadas a cabo con fines contables o de otra

clase, relevantes para el proceso.

3. Cuando por cualquier otro medio no expresamente previsto en los apartados anteriores de este artículo pudiera obtenerse certeza sobre hechos relevantes, el tribunal, a instancia de parte, lo admitirá como prueba, adoptando las medidas que en cada caso resulten necesarias.

Por lo tanto, todos los documentos y Normativas aportadas por Don Antonio Salgado Clavo cuya veracidad sea cuestionada por los demandantes en el Procedimiento Diligencias Previas 0000669/2010 del Juzgado de Instrucción nº 1 de Corcubión, A Coruña. Pueden ser visualizados en vista pública en la Sala, para lo que basta un sistema de videoconferencia, para tener un respaldo físico y confirmatorio visual.

En todo caso, este perito considera extremadamente importante que en toda impugnación los documentos reproducidos por esta parte sean referenciados con precisión para poder hacer tantas comprobaciones como se consideren necesarias, y que siempre se fundamenten claramente los motivos de impugnación, puesto que en caso de que se pruebe una manipulación o error grave podrían, y este perito entiende que deberían exigirse responsabilidades con el máximo rigor.

### **INFORME TECNICO PERICIAL, causa Giulio Recusani.**

La presente Peritación se basa en las diferentes normativas Internacionales, Nacionales y Autonómicas, a las que se suman los datos facilitados por el Jefe del Guardacostas de Galicia al Diputado Bieito Lobeira Domínguez en la Comisión de Pesca e Marisqueo del 1 de diciembre 2011 cuyo link de acceso directo al video almacenado en la Web del Parlamento de Galicia puede verse en;

<http://www.parlamentodegalicia.es/axenda/intervencionsVideo.aspx?timecode=00:09:00&idvid=I10082242&duration=00:05:35&wmv=0000007647B-002-100kb.wmv&>

y otros documentos de especial relevancia para el esclarecimiento de los hechos que requieren la preceptiva concreción tal y como se expondrán.

Las respuestas del Jefe del Guardacostas - **evidencian - el incumplimiento de las normativas relacionadas con el salvamento en la Mar-** y que se concretan en la falta de Criterios de Alta Prioridad recogidos en el Subcomité de Radiocomunicaciones, Búsqueda y Salvamento (COMSAR ) de la Organización Marítima Internacional ( OMI )y el Reglamento de Radiocomunicaciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones ( UIT ) al confundir el término técnico " llamada general;

[http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG\\_CASTELLANO/DIRECCIONES\\_GENERALES/MARINA\\_MERCANTE/NAUTICA\\_DE\\_RECREO/Responsabilidades/Comunicaciones\\_maritimas/](http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/MARINA_MERCANTE/NAUTICA_DE_RECREO/Responsabilidades/Comunicaciones_maritimas/) " con elpreceptivo " Mayday Relay;

<http://www.salvamentomaritimo.es/seguridadnautica/emergencias/llamadas-de-socorro/> " y demostrar la ausencia de su emisión por parte del CZCS de Fisterra; (<http://www.salvamentomaritimo.es/sm/bases-y-centros/centros/>) al no figurar en los informes facilitados por Sasemar.

La primera cuestión que se plantea en este caso concreto no es otra que la falta de jurisprudencia para el pormenorizado estudio del caso que nos ocupa.

Ante esta inconveniencia se deben manejar distintos parámetros que no son otros que las Conclusiones de la Comisión de Investigación de Siniestros Marítimos ( CIAIM; [http://www.fomento.gob.es/mfom/lang\\_castellano/ORGANOS\\_COLEGIADOS/CIAIM/](http://www.fomento.gob.es/mfom/lang_castellano/ORGANOS_COLEGIADOS/CIAIM/) ) del Ministerio de Fomento, respecto a las actuaciones de los Centros Coordinadores de Salvamento de Sasemar en los casos de " hombre al agua " que es justamente el caso que nos ocupa.

Tomando como referencia y comparativa el Informe Técnico sobre " hombre al agua " del pesquero Galerna (<http://pladesemapesga.com/Article35063.phtml> ) donde se reconoce de forma expresa " **la falta de coordinación eficaz**" y la del pesquero Motxo (<http://pladesemapesga.com/Article35230.phtml> y [http://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/8D0E75F2-0F8A-4346-8C24-CEC38E683CAB/110075/IT\\_2011S44\\_MOTXO\\_WEB.pdf](http://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/8D0E75F2-0F8A-4346-8C24-CEC38E683CAB/110075/IT_2011S44_MOTXO_WEB.pdf) ), en donde se deja de manifiesto " la pésima planificación del rescate y la ausencia de una autoridad marítima para su coordinación " con el añadido de la falta de formación de todos y cada uno de los intervinientes, **se puede decir que todo ello es extrapolable a la actuación de Sasemar y su Centro Coordinador de Salvamento de Fisterra en el supuesto que nos ocupa en la muerte del joven italiano Giulio Recusani en la playa de Fisterra.**

Otro caso que puede paliar la falta de jurisprudencia pero si evidenciar la falta de rigor profesional de Sasemar y sus Centros Coordinadores es el de la percebeira de Santa María de Oia (<http://diariomaritimo.com/index.php/pladesemapesga/2120-aniversario-en-sta-maria-de-oia-el-proximo-12-12-2012-comenzaba-el-juego-politico-de-rosa-quintana-con-la-vida-y-muerte-de-una-percebeira> y <http://pladesemapesga.com/Article48086.phtml> Ver dictamen: <http://www.pladesemapesga.com/Article40952.phtml> ), que **estuvo flotando a la deriva más de 40 minutos delante de los servicios de rescate y familiares con el posterior hundimiento y muerte.**

La caída a la mar de la percebeira " se convirtió " en un incidente marítimo responsabilidad de Sasemar.

No se garantizaron las comunicaciones eficaces y fracasó la respuesta en la mar y ello en base a que;

Primero

El Convenio de Bruselas para la unificación de ciertas reglas relativas al auxilio y salvamento en la mar de 1910, la Convención de Ginebra sobre alta mar de 1958 y la Convención de las acciones Unidas sobre el derecho del Mar de 1982 ( UCLOS ) establecen:

Todo estado exigirá al capitán de un buque que enarbole su pabellón (máximo responsable) que, siempre que pueda hacerlo sin grave peligro para el buque, su tripulación o sus pasajeros :

a.- Preste servicio a toda persona que se encuentre en peligro de desaparecer en la mar.

b.- Se dirija a toda velocidad posible a prestar auxilio a las personas que estén en peligro, en cuanto sepa que necesitan socorro y siempre que tenga una posibilidad razonable de hacerlo.

Segundo

Subcomité de Radiocomunicaciones, Búsqueda y Salvamento de la Organización Marítima Internacional ( COMSAR; <https://www.dimar.mil.co/content/circulares-del-subcomit%C3%A9-de-radiocomunicaciones-y-de-b%C3%BA-squeda-y-salvamento-de-la-omi> ).

Deja bien claro que las Radiocomunicaciones y los Servicios de Búsqueda y Rescate, deberán estar apoyados en la infraestructura existente.

La interacción positiva y la comprensión mutua entre todos los que tienen que trabajar en estrecha colaboración durante un caso grave de emergencia revisten una importancia fundamental a la hora de hacer frente a una emergencia.

El factor humano y la formación pertinente para todas las personas involucradas, son factores claves en este contexto.

La tarea que consiste en garantizar las comunicaciones eficaces es absolutamente crucial para el éxito de la respuesta en una emergencia.

El problema de las comunicaciones inadecuadas en un siniestro, es generalizado y bien reconocido.

Disponer de un sistema de comunicaciones de último modelo y un volumen de información pertinente sirve de poco si no se sabe quién necesita esta información porque no se entienden las funciones de las otras personas en la red de respuesta, o no se sabe dar prioridad en la transmisión de información.

Es necesario un plan de comunicaciones bueno, claro, positivo y eficaz para garantizar el control y la eficacia.

Para ello se precisa:

a.- Reconocer que, de hecho, se ha producido un siniestro.

Se han dado casos en que la respuesta se vio retrasada porque las personas involucradas no supieron reconocer, o simplemente no se creyeron, que se trataba de un siniestro.

b.- Tiempo de supervivencia.

Las personas siniestradas, disponen de un tiempo de supervivencia limitado, debido a la falta de dispositivos salvavidas o al número limitado de éstos, por ejemplo, o a las condiciones en el lugar del siniestro, particularmente el frío, por lo que su salvamento debe organizarse a tiempo.

c.- Información y falta de información.

Habrá una gran cantidad de datos que deberán obtenerse, transmitirse, recibirse, asimilarse, evaluarse y sobre los que habrá que adoptar medidas.

Las personas involucradas, tienen que saber qué información requieren y cual no necesitan, para su propia función en la respuesta, cómo obtenerla, cómo asignarle prioridad y evaluarla y qué hacer con ella.

Tercero

El Reglamento de Radiocomunicaciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones ( UIT; [http://www.itu.int/dms\\_pub/itu-s/oth/02/02/S02020000244501PDFS.PDF](http://www.itu.int/dms_pub/itu-s/oth/02/02/S02020000244501PDFS.PDF) ) facilita al responsable de la guardia de navegación y de las Radiocomunicaciones, los elementos técnicos y la metodología necesarias, para alertar de una situación de peligro.

El Reglamento, permite a los buques en la mar y a los medios de Salvamento, identificar los cambios efectuados por la Unión Internacional de Telecomunicaciones y la Organización Marítima Internacional con respecto a nuevos procedimientos operacionales de los sistemas y subsistemas en los equipos y técnicas empleadas en el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima, desde su implementación a la fecha, y aplicar estos cambios en las comunicaciones que puedan afectar a la seguridad de los buques y personas en situaciones de emergencias.

El Convenio SAR de 1979, fue proyectado con el objetivo de facilitar un sistema mundial para responder ante emergencias, mientras que el Sistema Mundial de Socorro, se creó con el objetivo de facilitarle apoyo con unas comunicaciones eficaces e imprescindibles para su éxito.

El Sistema Mundial de Socorro y el Convenio SAR ( <http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/Convention-on-the-International-Maritime-Satellite-Organization.aspx> ), son importantísimos para la seguridad marítima y están proyectados para garantizar que toda emergencia marítima sea respondida de forma eficaz.

Cuarto

El Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional ( MSC ) en su 83ª Sesión, del 3 al 12 de octubre de 2007, reconoció la importancia de minimizar los tiempos de

respuesta de los medios de Búsqueda y Salvamento, caso de alerta de socorro.

El MSC, dejó constancia de que los Convenios y Reglamentos, facilitan Recomendaciones y Resoluciones para las Alertas de Socorro, mientras que el Manual IAMSAR para la Búsqueda y Salvamento, es una guía de rango inferior.

La Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones ( CMR 07; <http://www.itu.int/es/ITU-R/conferences/wrc/Pages/default.aspx> ) demuestra el riesgo que supone para la Seguridad de la Vida Humana en la Mar, la Seguridad Marítima y la Lucha Contra la Contaminación, la errónea metodología aplicada hasta ahora por SASEMAR, caso de incidente o accidente en la mar.

En su art. 32.26, deja bien claro que " las estaciones costeras y las estaciones terrenas costeras ( Radio Costeras y Centros Coordinadores de Salvamento ) apropiadas que reciban alertas de socorro o llamadas de socorro harán que éstas se cursen cuanto antes a un centro de coordinación de salvamento.

Además, el acuse de recibo de un alerta de socorro o una llamada de socorro debe realizarse lo antes posible por una estación costera, o por un centro de coordinación de salvamento a través de una estación costera o de una estación terrena costera apropiada.

También se retransmitirá ( Mayday Relay ) una alerta de socorro o una llamada de socorro costa-barco cuando el método de recepción justifique la radiodifusión de una alerta a la navegación o cuando las circunstancias del incidente indiquen que se necesitan otros auxilios."

La CMR 07, en su art. 32.9, puntualiza que :

La transmisión de una alerta de socorro o una llamada de socorro indica que una unidad móvil o persona esta amenazada por un peligro grave e inminente y necesita auxilio inmediato.

Quinto

Regla 15 del Capítulo IV del Convenio SOLAS 1974 :

[http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx)

Cada uno de los Gobiernos Contratantes se obliga a garantizar la adopción de las medidas que exija la vigilancia de costas y el salvamento de personas que se hallen en peligro cerca de las costas, en la mar.

Dichas medidas comprenderán el establecimiento, la utilización y el mantenimiento de las instalaciones de seguridad marítima que se juzguen necesarias y de empleo posible, considerando la densidad del tráfico marítimo y los peligros existentes para la navegación, y proporcionarán en la medida de lo posible, medios para la localización y el salvamento de las citadas personas.

Pormenorizando con todo lujo de detalles:

1.- Objeto.

El presente Informe pretende discriminar, caso de siniestro marítimo, los Criterios de Alto Nivel o Prioridad contemplados o recogidos en las Resoluciones y Recomendaciones de la Organización Marítima Internacional, Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones, Protocolo de Actuaciones entre Dirección General Marina Mercante, Sociedad Estatal de Salvamento ( Sasemar ), Centros de Radiocomunicaciones Marítimas de Telefónica ( desde 2009 Abertis-Retevisión ), Manual IAMSAR ( manejado por Sasemar ), Reglamento de Radiocomunicaciones de España y distintas Directivas del Parlamento Europeo, todos ellos/as de aplicación o ejecución en el caso de Giulio Recusani .

Referencia: MSC 86/26/Add.2 25 junio 2009 y anexos 15 a 33 del informe del Comité de Seguridad Marítima correspondiente a su 86º periodo de sesiones (MSC 86/26).

Vista la citada normativa nacional e internacional y los autos que ahora nos ocupan, en el caso de Giulio Recusani, se demuestra, de forma fehaciente, que la parte contraria en autos, centró, única y exclusivamente su dictamen y aportaciones a la causa, en el caso de Giulio Recusani, obviando en su Dictamen los Subsistemas y Métodos del Sistema Mundial de Socorro, así como del obligado cumplimiento en sus normativas.

Referencia; <http://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/8AA9FE4F-CA03-4572-B453-FC87902582DE/55263/NuevoPepitaAurora5Sep2007.pdf>

Caso de accidente muy grave en la mar (naufragio) la normativa es meridianamente clara respecto a los Criterios de Alto Nivel o Prioridad.

El en el caso de Giulio Recusani y activada la alerta pasó a ser responsabilidad del Centro de Radiocomunicaciones Marítimas ( Radio Costera de Finisterre ) de Abertis Retevisión y de la Sociedad Estatal de Salvamento ( Sasemar ) a través de su Centro Nacional y Centro de Coordinación de Finisterre, tal y como lo referencia la Normativa.

Es decir, en el caso de Giulio Recusani y una vez alertado el suceso:

No se emitió el preceptivo Mayday Relay.

Se descarta la excusa de que al ser fin de semana las embarcaciones menores estaban en puerto al no permitírseles faenar.

Las radiocomunicaciones se hacen sin necesidad de estar los Centros próximos a los lugares de los siniestros, incidencias o accidentes.

Las Alertas de Socorro se activan para que los buques y

embarcaciones menores den acuse de recibo.

Se recibirá o no se recibirá el acuse de recibo pero lo preceptivo en activarlas y en el caso que nos ocupa no se hizo.

Todo lo expuesto, y a juicio de este perito debería exonerar de culpa al fallecido tutelado y amparado por el ordenamiento jurídico nacional y la normativa internacional.

11.-El Sistema Mundial de Socorro y las Operaciones de Búsqueda y Rescate (GMDSS / SAR

El Convenio SAR de 1979, fue proyectado con el objetivo de facilitar un sistema mundial para responder ante emergencias, mientras que el Sistema Mundial de Socorro, se creó con el objetivo de facilitarle apoyo con unas comunicaciones eficaces e imprescindibles para su éxito.

**Referencia: Convenio SAR de 1979-L:\LED\INF\FOCUS\SPANISH\GMDSS AND SAR SPANISH FOCUS 1999.DOCCD/SWPU/TT-CD/vf 4/99**

La Organización Marítima Internacional ( OMI ) a través de las Resoluciones y Recomendaciones de sus Comités y Subcomités, resuelve que los Centros de Coordinación de Salvamento de SASEMAR deberán estar bien adiestrados en todos los procesos SAR ( Búsqueda y Rescate ) y plenamente familiarizados con los planes SAR aplicables.

**Referencia: NIPO: 076-09-100-9 (edición papel) ISBN: 978-84-9781-488-1 Depósito Legal: M-17218-2009 Imprenta Ministerio de Defensa Tirada: 1.200 ejemplares Fecha de edición: abril 2009 NIPO: 076-09-099-6 (edición en línea)**

Los Centros de Coordinación de Salvamento deben recoger toda la información acerca de las situaciones de emergencia, desarrollar planes de acción acertada y realizable y agilizar y coordinar los recursos con los cuales llevar a cabo las misiones SAR.

Los planes de operación mantenidos por los Centros de Coordinación, suministrarán información para asistir en estos esfuerzos.

Las guías para las obligaciones de los Centros de Coordinación incluirán:

Obtener y evaluar toda la información de la emergencia.

Determinar el tipo de equipamiento de emergencia que lleva a bordo la embarcación perdida o en peligro y estar informados de las condiciones atmosféricas reinantes.

Si es necesario, asegurarse de los movimientos y posiciones de los buques y alertar a los buques en las áreas de búsqueda para realizar el rescate, extremar la vigilancia y/o mantener



escucha radio en las frecuencias apropiadas para facilitar las comunicaciones con las unidades SAR.

Marcar el área de búsqueda y decidir los métodos y unidades a ser utilizadas.

Desarrollar el plan de acción de búsqueda (y el plan de rescate según sea apropiado) por ejemplo asignar las áreas de búsqueda.

Destacar las unidades SAR y designar las frecuencias de comunicación en el lugar del siniestro.

Informar al jefe del Centro de Coordinación de Salvamento del plan de acción de búsqueda.

Coordinar la operación con los Centros de Salvamento adyacentes cuando sea apropiado; planificar instrucciones y toma de informes con el personal SAR; evaluar toda la información de cualquier vía y modificar el plan de búsqueda cuando sea necesario.

Coordinar la toma de combustible de las aeronaves y, para búsquedas prolongadas, tomar las medidas necesarias para dar descanso al personal SAR.

Organizar el suministro de víveres a los supervivientes.

Mantener en orden cronológico y veraz los informes actualizados en planos, cuando sea necesario, de todos los procedimientos.

Suministrar informes del progreso.

Recomendar al jefe del Centro Coordinador de Salvamento el abandono o suspensión de la búsqueda; dar finalizada la labor de las unidades SAR cuando su asistencia ya no es necesaria; notificar a las Autoridades de investigación de los accidentes.

Si es aplicable, notificar al País de registro de la unidad accidentada en razón con los acuerdos establecidos.

Preparar el informe final del resultado de la operación.

#### INVESTIGACIONES

Aunque las Investigaciones a las que se hace referencia solo se ajustan a los siniestros en/de buques, pueden servir como ejemplo para el entendimiento del caso que nos ocupa.

IV.- Directiva 2009/18/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, por la que se establecen los principios fundamentales que rigen la investigación de accidentes en el sector del transporte marítimo y se modifican las Directivas 1999/35/CE del Consejo y 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo.

Punto 4.

En virtud de lo dispuesto en el artículo 2 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 10 de diciembre de 1982 (en lo sucesivo, «la CNUDM») el Estado ribereño tiene derecho a investigar las causas de cualquier siniestro marítimo que se produzca en su mar territorial y pueda plantear un riesgo para la vida humana o el medio ambiente, o en el que intervengan las autoridades de búsqueda y salvamento del Estado ribereño, o que afecte de cualquier otro modo a dicho Estado.

Punto 5.

En virtud de lo dispuesto en el artículo 94 de la CNUDM, todo Estado del pabellón adoptará las medidas necesarias para que una o varias personas debidamente calificadas investiguen todos los siniestros o incidentes de navegación en alta mar o que presidan las correspondientes investigaciones.

Punto 7.

El Código para la aplicación de los instrumentos obligatorios de la OMI anejo a la Resolución A.996 (25) de la Asamblea de la OMI, de 29 de noviembre de 2007, recuerda que los Estados del pabellón están obligados a garantizar que las investigaciones en materia de seguridad marítima sean llevadas a cabo por investigadores debidamente cualificados, competentes en los aspectos relacionados con los siniestros e incidentes marítimos. Dicho Código también exige que los Estados del pabellón estén en condiciones de facilitar investigadores cualificados a ese fin, con independencia de la localización del siniestro o incidente.

Punto 9.

Se ha reconocido a la gente de mar como una categoría especial de trabajadores y, dada la naturaleza globalizada de la industria naviera y las diferentes jurisdicciones con las que pueden estar en contacto, necesitan una protección especial, particularmente en lo que se refiere a sus contactos con las autoridades públicas. En beneficio de una mayor seguridad marítima la gente de mar debe poder confiar en recibir un trato justo en caso de accidente marítimo. Deben respetarse sus derechos humanos y su dignidad en todo momento y todas las investigaciones de seguridad deben realizarse de manera justa y diligente. Por ello, los Estados miembros deben, de conformidad con sus legislaciones nacionales, tener en cuenta en mayor medida las disposiciones pertinentes de las Directrices de la OMI sobre el trato justo de la tripulación en caso de accidente marítimo.

Punto 13.

Es de vital importancia realizar de una manera imparcial las investigaciones de seguridad de siniestros e incidentes en los que hayan intervenido buques de navegación marítima, u otros buques en puertos u otras zonas marítimas restringidas, para establecer eficazmente las circunstancias y las causas de tales siniestros o incidentes. Por eso esas investigaciones deben ser

llevadas a cabo por investigadores cualificados bajo el control de un organismo o entidad independiente dotado de las competencias necesarias, con objeto de evitar cualquier posible conflicto de intereses.

Punto 26.

Habida cuenta de que el propósito de las investigaciones técnicas de seguridad es prevenir siniestros e incidentes marítimos, las conclusiones y las recomendaciones sobre seguridad no deben en ningún caso determinar la responsabilidad ni atribuir la culpa.

Artículo 1 Punto 2.

Las investigaciones que se lleven a cabo en virtud de la presente Directiva no perseguirán la determinación de responsabilidad, ni la atribución de culpa. No obstante, los Estados miembros garantizarán que el organismo o entidad de investigación (en lo sucesivo, «el organismo de investigación») no se abstenga de informar plenamente acerca de las causas del siniestro o incidente marítimo porque de sus resultados pueda inferirse determinada culpa o responsabilidad.

ANEXO I

2.4. Intervención de las autoridades en tierra y reacción de los servicios de emergencia

¿Quién ha intervenido?

Medios utilizados.

Rapidez de la reacción.

Medidas adoptadas.

Resultados obtenidos.

V.- ADOPCIÓN DEL CÓDIGO DE NORMAS INTERNACIONALES Y PRÁCTICAS RECOMENDADAS PARA LA INVESTIGACIÓN DE LOS ASPECTOS DE SEGURIDAD DE SINIESTROS Y SUCESOS MARÍTIMOS ( Mayo 2008 ) BOE Núm. 272 Miércoles 11 de noviembre de 2009 Sec. I. Pág. 94719

Organización Marítima Internacional

(CÓDIGO DE INVESTIGACIÓN DE SINIESTROS)

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA, RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

TOMANDO NOTA con inquietud de que, pese a los esfuerzos de la Organización, continúan produciéndose graves siniestros y sucesos marítimos que ocasionan la pérdida de vidas y buques y la contaminación del medio marino,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de que la seguridad de la gente de mar y de los pasajeros y la protección del medio marino pueden mejorarse mediante informes precisos y puntuales que indiquen las circunstancias y las causas de los siniestros y sucesos marítimos,

TOMANDO NOTA ASIMISMO de la importancia de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, hecha en Montego Bay el diez de diciembre de 1982, y del derecho marítimo internacional consuetudinario,

TOMANDO NOTA ADEMÁS de las obligaciones de los Estados de abanderamiento en virtud de lo dispuesto en la regla I/21 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (en adelante "el Convenio"), en el artículo 23 del Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, y en el artículo 12 del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 en el sentido de investigar los siniestros y comunicar a la Organización los resultados pertinentes de la investigación,

TOMANDO EN CONSIDERACIÓN la necesidad de que se investiguen todos los siniestros marítimos muy graves

TOMANDO EN CONSIDERACIÓN TAMBIÉN las Directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo (resolución A.987 (24)),

HABIDA CUENTA de que la investigación y el correcto análisis de los siniestros marítimos pueden conducir a un mejor conocimiento de las causas de dichos siniestros y a que se adopten en consecuencia medidas correctivas, entre ellas una mejor formación para mejorar la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio marino,

RECONOCIENDO la necesidad de contar con un código que, hasta donde lo permitan las leyes nacionales, brinde un enfoque común para la investigación de siniestros y sucesos marítimos, con el objetivo de prevenir siniestros y sucesos marítimos en el futuro,

RECONOCIENDO TAMBIÉN el carácter internacional del transporte marítimo y la necesidad de que los gobiernos con intereses de consideración en un siniestro o suceso marítimo colaboren entre sí para determinar las circunstancias y las causas del mismo,

TOMANDO NOTA de la resolución MSC por la cual adoptó enmiendas al capítulo XI-1 del Convenio con miras a imprimir carácter obligatorio en virtud del Convenio a las partes I y II del Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos;

HABIENDO EXAMINADO en su [84°] periodo de sesiones el texto del Código de Investigación de Siniestros propuesto, APRUEBA el 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), cuyo texto se adjunta en el anexo de la presente resolución;

VI.- Capítulo 26

## **REAPERTURA DE INVESTIGACIONES**

26.1 El Estado o Estados que hayan llevado a cabo una investigación sobre seguridad sobre seguridad marítima examinarán de nuevo sus resultados y considerarán la posibilidad de volver a abrir la investigación cuando se presenten nuevas pruebas que puedan alterar materialmente el resultado y las conclusiones alcanzadas.

26.2 Cuando se presenten al Estado o Estados que hayan llevado a cabo una investigación sobre seguridad marítima nuevas pruebas importantes relacionadas con un siniestro o suceso marítimo, procederá hacer una evaluación completa de dichas pruebas, la cual se remitirá a los demás Estados con intereses de consideración para que aporten la contribución apropiada.

VII.-

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

Conclusión

En consecuencia con todo lo anterior, y a juicio de esta peritación y tras estudiar el expediente de el caso de Giulio Recusani, estamos en posición de afirmar con seguridad cercana al 99,99% en relación a lo anteriormente relatado que no se cumplieron con las Normativas Nacionales e Internacionales de Seguridad de la Vida Humana en la Mar al efecto.

Conclusiones y recomendaciones de la Marina Mercante han planteado realizar un simulacro de accidentes en todo tipo de foros, ejercicios, realizando pruebas comparativas a otros siniestros de iguales características, donde los ponentes y asistentes profesionales a los actos han dejado muy claro la falta de responsabilidad achacable a siniestrado o perjudicado, y al mismo tiempo con su existencia, confirman los hechos que se relatan y acreditan en esta peritación.

Nuestra investigación esta conformada por técnicas científicas y analíticas e infraestructura tecnológica cuyo objetivo es identificar, preservar, analizar y presentar información almacenada en medios digitales de los organismos implicados sobre siniestros marítimos, accidentes en la Mar, naufragos que por distintos motivos necesitan la aplicación del conjunto normativo para salvaguardar la vida y la seguridad en la Mar que permitan determinar la posible relación entre las normativas y el siniestro, estos procedimientos cumplen con los requerimientos legales necesarios como lo es la Cadena de Custodia en sus propios organismos oficiales y sus páginas Web tras comprobar técnicamente que no haya sido alterada o manipulada la misma.

Adquisición de Imagen Forense en Siniestros Marítimos: Una Imagen Forense es una copia exacta y fiel de la Normativa a analizar, requiere de ciertos procesos que permiten validar su integridad con el paso del tiempo, lo cual asegura que es exactamente igual a la original.

Análisis Forense Digital en Siniestros Marítimos: Es el estudio de la información contenida en una imagen forense o sobre páginas Web (que reproducen fielmente las normativas, nacionales, internacionales, relacionadas con la investigación y siniestros marítimos, etc.), que permitirá investigar y encontrar pruebas dentro de la propia normativa al efecto relacionada con los siniestros en la Mar.

Inteligencia Forense en Internet aplicada a Siniestros Marítimos: Este servicio se realiza teniendo el Internet como medio de investigación para conocer patrones de conducta, en siniestros marítimos, naufragios, normativas, ubicación de los mismos, organizaciones, empresas, personas, tendencias, planes de contingencias, oportunidades y amenazas contra la seguridad en la Mar.

Resguardo Forense de Evidencia Digital en Siniestros Marítimos: Existen situaciones donde es necesario resguardar de una forma segura tanto las imágenes forenses como los medios originales que son parte de las investigaciones, de tal manera que la información contenida en ellos no sea alterada de ninguna forma antes de llegar a su punto de destino, Gobiernos, Juzgados, Administraciones, Abogados, Agencias etc..

**Esta es mi opinión que gustoso someto a cualquier otra mejor fundada pericialmente, en A Coruña, a 3 de Noviembre de 2015,**

Firmado Antón Salgado Clavo.:

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/ Pígara 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](http://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 31.600 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](http://www.pladesemapesga.com) y [info@pladesemapesga.com](mailto: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!