**La ineficacia e inacción continúan provocando muertes y desapariciones en la Mar.**

**Aquellos que nos acosaron y persiguieron…**

**Han dejado huella.**

**SISTEMA MUNDIAL DE SOCORRO SU INFLUENCIA EN LA RECUPERACIÓN DE NÁUFRAGOS**

**Durante el perídodo 1999 – 2003, en y desde España se denunciaron todos y cada uno de los fallos que presentaba el Sistema Mundial de Socorro.**

**La Administración Marítima Española del Ejecutivo Aznar, pudo intentar cambiar el rumbo de las cosas en la OMI, pero todo fue en**

**Vano.**

**El naufragio en el Mar Rojo del buque Al Salam Boccaccio 98 y su gran**

**Tragedia humana, ha sido la consecuencia de una política marítima**

**Mundial barnizada de una infalibilidad que esconde oscuros y**

**Bastardos negocios.**

**Todo fue anunciado, todo fue denunciado, pero los que así lo hicieron**

**Fueron acusados de corporativistas, de iluminados y cuando no, de**

**Auténticos locos.**

**El bagaje del Mar Rojo, es auténticamente escalofriante, pero la**

**Pregunta está en el aire ¿ qué ocurrirá a partir de ahora ¿**

**¿ Se contará de una vez por todas con los profesionales expertos y**

**Cualificados que al amparo del Convenio Internacional de Titulación,**

**Formación y Guardias para Gente de la Mar, STCW 78/95, podrían**

**Presentar, desarrollar y ejecutar medidas correctoras para la**

**Seguridad de la Vida Humana en la Mar ¿**

**El Subcomité de Radiocomunicaciones y Búsqueda y Rescate de la OMI (**

**COMSAR 2003 ) reconoció la reconducción del Sistema Mundial de**

**Socorro y la incorporación al Grupo de Trabajo de los Expertos**

**Voluntarios del GMDSS.**

**La Organización Marítima Internacional ( OMI ), debe reflexionar y**

**Sobre todo tratar de escuchar a los Oficiales Radioelectrónicos de la**

**Marina Mercante de distintos países del mundo.**

**Será la única forma de cambiar el rumbo de una situación que podría**

**Repetirse en cualquier momento y en cualquier lugar del mundo.**

**ESPAÑA**

**ANUNCIADO Y DENUNCIADO : INCIDENCIAS POR FALLOS DEL GMDSS**

**El pesquero Ciudad de Valverde, se hallaba el día 13 de abril de 2002**

**En posición 45.10N 008.16.6W, frente a las costas gallegas ; se le**

**Activó accidentalmente la radiobaliza y provocó una falsa alarma, las**

**Consecuencias fueron la movilización de un helicóptero que confirmó**

**La falsa alarma al situarse en la vertical del pesquero,**

**Advirtiéndole que la desactivara.**

**Las Radio Costeras radiaron los obligados MAYDAY RELAYS, a los que no**

**Respondió ni un solo barco. Ni siquiera el afectado. La pregunta es**

**Obvia ¿ cuánto costó la operación ¿ ¿ Se restó eficacia al**

**Helicóptero en caso de siniestro en otro lugar ¿**

**El 11 de abril de 2002, en aguas canarias, el buque Star Isoldana,**

**Con Llamada Selectiva Digital activada y 50 minutos después de ser**

**Captada, se confirmó que se trataba de una falsa alarma.**

**Más de siete años han transcurrido desde el hundimiento en las**

**Proximidades de las Islas Azores del buque cubano Guantánamo.**

**De sus 26 tripulantes sólo uno logró salvarse y fue hallado**

**Milagrosamente al sur de Azores a bordo de una balsa salvavidas por**

**El buque mercante Dole Africa y trasladado al puerto noruego de**

**Stavanger.**

**El Guantánamo, todavía hoy es un referente cuando se habla de la**

**Sofisticación de las comunicaciones, la respuesta rápida a las**

**Emergencias marítimas y al salvamento de las vidas humanas.**

**Lo es, también, a la hora de analizar el valor de las comunicaciones**

**Marítimas.**

**¿ Qué ocurrió ¿**

**El Guantánamo activó su Radio Baliza de 121.5 Mhz. Recibiéndose sus**

**Coordenadas en el Coast Guard USA, pero por tratarse de este tipo de**

**Baliza y consecuencia de su altísimo ratio de falsas alarmas no fue**

**Tenida en cuenta.**

**El sábado día 22 abril de 2000, el arrastrero español Mera I,**

**Faenando en Gran Sol con 36 años de vida, se hundió en una hora como**

**Consecuencia de una vía de agua ; emitió un socorro, denunciando su**

**Patrón que cuando estaban en las balsas pasó a cuatro millas un**

**Rampero que no atendió sus llamadas de socorro.**

**Afortunadamente, se salvaron 10 hombres, siendo significativo que el**

**Mando del pesquero acusara de denegación de auxilio al pesquero no**

**Identificado que atendió su socorro.**

**El jueves día 20 de 2000, los servicios de salvamento fueron**

**Alertados de la activación de la Radio Baliza del pesquero español**

**Punta Purrustarri, intentando contactar por radio con la tripulación**

**Durante nueve horas para confirmar si la alarma era real.**

**Incluso se dio aviso a los buques de la zona para que se comunicasen**

**Con el barco a través de la frecuencia de 2.272 Khz. ( de uso común**

**Para hablar entre pesqueros ) pero ni así hubo contestación.**

**Finalmente, un helicóptero de los servicios británicos de salvamento**

**Se desplazó hasta la posición del buque y constató que la radiobaliza**

**Se había activado accidentalmente sin que hubiese motivo de alarma**

**Alguno.**

**El pesquero Marero, un auténtico ataúd flotante, desapareció en aguas**

**Del Golfo de Vizcaya en 1.997. Su última comunicación se produjo un**

**Viernes, la alerta fue dada a primeras horas del lunes siguiente por**

**La cofradía con la que tenía contacto habitual. Trece hombres**

**Desaparecidos.**

**En 1.998 y en aguas del Cantábrico, el pesquero de nueva construcción**

**Carreira, desapareció sin dejar rastro. Trece hombres desaparecidos.**

**A finales de setiembre de 2001, el trimarán Bonovo, dejó en evidencia**

**A los países que están implicados en los salvamentos y eso que las**

**Resoluciones internacionales dicen cómo se debe actuar.**

**Una mujer francesa fue rescatada por un buque uruguayo, 16 horas**

**Después de alertar por el Canal 16 de VHF, que su marido se había**

**Caído por la borda del yate cuando navegaba a 80 millas de**

**Casablanca.**

**El suceso se produjo en una ruta muy transitada por mercantes y**

**Pesqueros.**

**De hecho, fuentes de los servicios de rescate denunciaron que ese día**

**Se recibió una llamada selectiva digital de barco holandés en la que**

**Figuraban unas coordenadas próximas a las del velero en apuros.**

**Los Oficiales Radioelectrónicos se preguntaron por qué no actuaron ni**

**España ni Marruecos y si se investigó al buque holandés que incurrió**

**En denegación de auxilio.**

**El 13 de diciembre de 1.998, se recibió un aviso que alertaba del**

**Posible naufragio de un buque cerca de las Islas Azores, poniendo en**

**Alerta los servicios de rescate marítimo de tres países.**

**Al Mar Patricia, un mercante atracado en el puerto de Valencia, se le**

**Activó accidentalmente la consola de la llamada selectiva digital y**

**Originó el galimatías.**

**Noruega recibió la señal y la localizó en medio del Atlántico.**

**De inmediato, remitió los datos a los servicios de Salvamento de**

**España y Portugal, que trataron de averiguar sin éxito más datos**

**Sobre la situación del barco con indicativo de llamada EAUP. Por**

**Fortuna, el buque estaba a salvo en el Astillero de Valencia.**

**En abril de 2001, en la Ría de Vigo, el buque Sorolla de la Compañía**

**Transmediterrénea, puso “ patas arriba “ todo el sistema burocrático**

**Del Sistema Mundial de Socorro al activar por mala manipulación el**

**Canal 70 VHF de la Llamada Selectiva Digital.**

**Los alumnos de la Escuela de Formación Profesional Náutico Pesquera,**

**Se encontraban a bordo realizando un cursillo de prácticas, siendo su**

**Instructor el causante de la falsa alarma.**

**Lo importante y a la vez anecdótico del asunto es que el MMSI del**

**Sorolla correspondía en las bases de datos de la Radio Costera de La**

**Coruña al pesquero Bradomín, viejo pesquero que no fue dado de baja**

**Pero que su código de identificación fue asignado al buque de pasaje.**

**El 26 de agosto de 2002, el pesquero galo Le Cistude, se hundió en**

**Aguas del NW de Francia, frente a la Isla de Sein, tras ser abordado**

**Por el buque noruego Bow Eagle.**

**De los siete hombres que tripulaban el barco, cuatro ( entre ellos**

**Dos marineros vascos ) desaparecieron, sumándose así a la larga lista**

**De náufragos cuyos cuerpos jamás fueron recuperados.**

**Los Oficiales Radioelectrónicos de la Marina Mercante , iniciaron su**

**Propia investigación ( una más ) y las conclusiones sorprenden o al**

**Menos alertan.**

**En el accidente no se activó la Radio Baliza.**

**El buque Le Cistude, emitió un socorro al que ningún buque dio**

**Respuesta.**

**El SOS fue recibido en las radios costeras a las 0536UTC, la Llamada**

**Selectiva Digital, no identificó al pesquero en peligro.**

**Se recibió la retransmisión de un socorro de un barco anónimo ,**

**Desconocido en las bases de datos del Sistema Mundial de Socorro.**

**Si algún buque recibió la supuesta señal de peligro ¿ por qué no**

**Contestó ¿ ¿ quizás tenía las frecuencias de escucha apagadas ¿**

**El 14 de febrero de 2000, el buque portugués Zafir fue abordado por**

**El mercante italiano Expresso di Catania, en aguas del Mar Jónico,**

**Hubo un superviviente y desaparecieron 13 hombres.**

**A los dos días del abordaje no se sabía el punto exacto en el que**

**Habían colisionado y el Zafir continuaba en paradero desconocido.**

**Como si de magia se tratara la Radio Costera de La Coruña, sí tenía**

**Las coordenas en sus bases de datos de la Llamada Selectiva Digital ¿**

**Por qué esta falta de comunicación ¿ ¿ Por qué no se activó la Radio**

**Baliza que apareció meses después en un almacén de un puerto**

**Italiano ¿**

**En 1.996, el pesquero español Ceibe I, faenando en aguas de Guinea,**

**Activó su Radio Baliza de 121.5 Mhz.**

**La extraordinaria intervención de la Radio Costera Madrid Radio, que**

**Después de muchas horas de alertar por las frecuencias de trabajo de**

**Onda Corta a los pesqueros españoles que se encontraban en las**

**Cercanías consiguió enviar a la posición de señalada a los pesqueros**

**Canarios, 7 de Julio y Totorota, y salvar la vida a 17 hombres que se**

**Hallaban en dos balsas salvavidas.**

**Diecisiete horas transcurrieron hasta su localización, dado que este**

**Tipo de Radio Baliza, presenta errores de situación del orden de las**

**Cero a cincuenta millas.**

**El 30 de mayo de 2001, un avión de la OTAN, se desvió de su ruta tras**

**Escuchar, a las siete y media de la mañana, como se activaba una**

**Radio Baliza a unas 40 millas del Cabo Touriñán.**

**La señal de alerta, produjo la movilización del CRCS de Fisterra. El**

**Avión de reconocimiento de la OTAN estuvo buscando el barco cerca de**

**Una hora y media, hasta las nueve de la mañana, pero según fuentes de**

**Salvamento, éste no se encontró y el hecho se quedó en una falsa**

**Alarma, algo que es muy habitual, sobre todo en las Radio Balizas**

**Antiguas que sólo dan la posición y no la identidad del barco.**

**Por otro lado fuentes de la Radio Costera de La Coruña, manifestaron**

**Que en esos momentos se encontraba en esa latitud un mercante chino**

**Llamado Ocl. China, que aseguró en todo momento tener su Radio Baliza**

**Apagada.**

**Los Oficiales Radioelectrónicos, volvieron a denunciar la falta de**

**Fiabilidad del Sistema Mundial de Socorro y alertaron a las**

**Administraciones sobre la necesidad de utilizar las escuchas**

**Continuas de los canales y frecuencias de socorro y sobre todo la**

**Obligatoriedad de llevarlas conectadas para poder comunicarse cuanto**

**Antes con los barcos donde saltan las Radio Balizas y no hacer**

**Desplazar a un avión a una situación de emergencia que resultó**

**Inexistente.**

**El buque mercante Mallorquín, abordó en 2002 al pesquero Boavista a**

**22 millas del Cabo Prior. El mercante lanzó un MAYDAY que fue**

**Recibido por la Radio Costera de La Coruña.**

**Retransmitido el mensaje, ni un solo barco dio acuse de recibo. La**

**Fortuna hizo que la fragata española Alvaro de Bazán estuviera**

**Navegando por la zona, recogiendo sanos y salvos a los tripulantes.**

**Sumen ustedes a este cúmulo de despropósitos que Portugal tenía en**

**Planificación en el año 2002 el GMDSS al igual que Azores y Madeira y**

**Encontrarán la respuesta a tantas desgracias en la mar.**

**Capítulo aparte merecen :**

**a.- El accidente del yate Quechulo , “ la gran deuda envenenada de la**

**Administración Marítima española “ ; dos fallecidos.**

**b.- El abandono de salvamento del yate Jan Van Gent ; un desaparecido**

**y una mujer y una niña perdidas en la mar introducidas en una**

**minúscula balsa salvavidas.**

**Quince días más tarde de pedir socorro y justo en el momento del**

**Rescate, la niña se perdió entre las aguas.**

**c.- El abandono de salvamento del yate Brazy Lady que activó su Radio**

**Baliza de 121.5 Mhz. Pidió socorro en el Canal 16 de VHF, siendo**

**Retransmitido a tierra por un buque sin identificar y alertados los**

**Medios de salvamento consideraron que era una falsa alarma.**

**Los cuatro náufragos fueron recogidos al día siguiente por el**

**Pesquero de La Guardia, Iván Antonio, siendo transbordados horas más**

**Tarde a un remolcador de salvamento de SASEMAR, llegando al puerto de**

**La Coruña.**

**Al día siguiente podíamos leer en los medios de comunicación que**

**Salvamento había realizado una gran gesta.**

**d.- El abandono de salvamento del yate Txindoki, que pidió socorro a**

**pocas millas de Valencia, dándole acuse de recibo las radio costeras**

**españolas y varios centros de coordinación de salvamento.**

**Se les prometió ayuda, pero no se les envió. Quince horas más tarde y**

**A seis millas de Ghazauet ( Argelia ) los tres náufragos, medio**

**Muertos por la hipotermia, avistaron un pesquero a 4 millas.**

**Uno de ellos, nadó hacia las luces, alcanzando al que resultó ser el**

**Pesquero argelino Mesbaha, que los llevó a tierra mal sanos pero**

**Salvos.**

**Todo se ocultó, hasta que rompió el silencio su Capitán, Enrique**

**Varela. A destacar que ningún barco dio acuse de recibo ni al yate ni**

**A las radios costeras que retransmitieron el socorro.**

**Podría seguir relatándoles infinidad de casos pero creo que con éstos**

**Son suficientes para demostrar la fiabilidad de un GMDSS que se mueve**

**A nivel internacional en unos ratios de falsas alarmas del 95 al 99**

**%.**

**Pero a todo esto ¿ qué dice la Administración Marítima española ¿**

**Les voy a transcribir literalmente lo publicado en el diario La**

**Opinión de La Coruña, por José Luis López Sors, Director General de**

**La Marina Mercante, el día 17 de marzo de 2002 :**

**“ Expertos en radiocomunicaciones aseguran que la Administración**

**Ignora el tema “.**

**“ Marina Mercante niega fallos en las emergencias marítimas. Pese al**

**Aumento de las falsas alarmas y a la cantidad de países que aún**

**Carecen del Sistema Mundial de Socorro, vigente desde1.999, López**

**Sors, insiste en la fiabilidad de los auxilios “.**

**“ El Director General de la Marina Mercante, José Luis López Sors,**

**Descarta cualquier tipo de deficiencia en el Sistema Mundial de**

**Socorro ( GMDSS ) y se limita a decir que “ no se puede ir contra el**

**Desarrollo técnico”.**

**Así contestó el titular de la Marina Mercante a los grupos**

**Parlamentarios nacionalista y socialista en una comparecencia**

**Celebrada esta semana a petición del sindicato Unión Telefónica**

**Sindical ( UTS ) y Oficiales Radioelectrónicos de la Marina Mercante,**

**Personal que se encarga a diario de las emergencias marítimas y que**

**Es testigo de la “ ineficacia “ del sistema de seguridad para el**

**Hombre de la mar.**

**Ni el aumento de las falsas alarmas, ni el número de accidentes**

**Provocados por fallos humanos, ni la cantidad de países que carecen a**

**Estas alturas del GMDSS ( obligatorio desde 1.999 ) ni la posible y**

**Peligrosa desaparición de las radios costeras a partir de 2005, son**

**Pruebas suficientes para que la Administración española se proponga**

**Revisar el nuevo método satelitario de atención al hombre de la mar,**

**De dudosa integración tanto en barcos como tierra, tras dos años de**

**Teórica existencia y obligatoriedad.**

**Admitió, que la desaparición de la figura del Oficial**

**Radioelectrónico a bordo solamente ha beneficiado al armador y no a**

**La seguridad marítima, como vienen denunciando desde hace tiempo los**

**Profesionales que se enfrentan en su trabajo diario a la disminución**

**Del personal que antes se dedicaba en exclusiva a atender los**

**Socorros “.**

**Para finalizar, ustedes se preguntarán si el GMDSS, al menos en**

**España, tendría algún tipo de mejora con medidas correctoras : habrá**

**Que decir que sí.**

**Hace años, se presentó el Proyecto Gacomar, en la Delegación del**

**Gobierno en La Coruña, que con el visto bueno del Ministro de**

**Fomento, se llevó a la mesa del Sr. López Sors.**

**El autor del Proyecto, le explicó las medidas correctoras que**

**Significarían un importantísimo ahorro de costos en la movilización**

**De unidades marítimas y aéreas y sobre todo una gran seguridad para**

**Nuestras costas y los hombres de la mar.**

**Fue rechazado de plano, ante testigos, de forma airada y digna de un**

**Ignorante supino en materias marítimas.**

**El Prestige, demoró la denuncia que se iba a cursar al Ministro de**

**Fomento ante la discapacidad e incompetencia del Director General de**

**La Marina Mercante.**

**El 4 de junio de 2002, los Oficiales Radioelectrónicos criticaron**

**Duramente al Gobierno gallego por desentenderse del alto coste que**

**Ocasionan al erario público las falsas alarmas del Sistema Mundial de**

**Socorro.**

**Los diputados del PP de la Comisión de Pesca del Parlamento días**

**Antes una moción del BNG en la que se instaba al Ejecutivo a**

**Presionar a Marina Mercante para que se mantuviese la escucha**

**Continuada en los canales y frecuencias de socorro después de 2005,**

**Fecha en la que está programada su supresión.**

**Destacar también al que fuera Conselleiro de Pesca, Amancio Landín,**

**Que se atrevió a manifestar a los medios de comunicación en un**

**Seminario sobre Seguridad en la Pesca, que las falsas alarmas servían**

**Para el adiestramiento de los pilotos de los helicópteros de**

**Salvamento de la Xunta de Galicia.**