



Pladesemapesga

Plataforma en Defensa do Sector Marítimo Pesquero de Galicia

Reportaje Pladesemapesga: Chalecos Salvavidas, despilfarrando el dinero público.

Presunto fraude con apoyo institucional en las homologaciones e incremento de chalecos salvavidas

Historial sobre el FRAUDE y negocio a costa del dinero público con chalecos salvavidas, inteligentes, con balizas, sin balizas, con puros habanos, con radiobalizas, con gas, y hasta con una sicóloga incorporada si hiciese falta para no deprimirle en momentos tan duros para su vida, Inventados, Reinventados y nos siguen “chupando” dinero público con presencia de autoridades políticas para darle credibilidad al presunto fraude organizado alrededor de la moda colorada y supuestamente destinada a salvar vidas humanas.

La prensa es confabuladora y protectora en la presunta malversación del dinero público y presentación de la información engañando al ciudadano, por ignorancia o sumisión a las subvenciones del dinero público. El extraño negocio de las subvenciones y las homologaciones. Sra. Ministra de Fomento y Presidente de la Xunta : en 2010 se presentaba este invento. El uso de Chalecos sin investigar por los mismos que hacen presentaciones públicas ¿ responsables o culpables ? y sin constancia en la CIAMM de su investigación. !!! Manda carallo a estas alturas !!! Inditex promueve un "revolucionario" sistema de seguridad marítima, dice la prensa engañando a sus lectores. Chalecos reinventados : Pladesemapesga deja en el aire cuestiones denunciadas en abril de 2011

Homologaciones ¿ extraño negocio ? ¿ rentable negocio ?

El Sr Rodríguez Valero con fecha 23 de Enero 2012 (BOE A-2012-2049 declara homologado equipo receptor de alarma hombre al agua, marca Indra modelo NMEA-LHA, para su uso en buques y embarcaciones y posteriormente la Ministra Ana Pastor, se presenta en las instalaciones de Inditex con fecha 10 de Noviembre de 2012 para asistir junto al titular gallego Sr, Núñez Feijóo a la charla de Pablo Isla, en la presentación de un supuesto chaleco salvavidas patrocinado con dinero público a esta empresa privada, que se encuentra entre las que mayor beneficios tiene de todo el mundo, pero a pesar de ello acepta el dinero público para reinventar lo inventado “más chalecos salvavidas”.

Pero comencemos con la oscura historia y negocio de los chalecos salvavidas.

Resolución de 23 de enero de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de alarma hombre al agua, marca Indra modelo NMEA-LHA, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.

Boletín Oficial del Estado, núm. 35 de 10 de febrero de 2012, páginas 12432 a 12432 (1 pág.)

• **Publicado en:**

• **Sección:**

III. Otras disposiciones

Ministerio de Fomento

BOE-A-2012-2049

•

○ [PDF de la disposición](#)

• **Departamento:**

• **Referencia:**

TEXTO

Visto el expediente incoado a instancia de la empresa Indra Sistemas, S.A., con domicilio en avenida de Bruselas, 35, 28108 Alcobendas, solicitando la homologación del equipo receptor de alarma hombre al agua, marca Indra modelo NMEA-LHA, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española, de acuerdo con las normas:

Real Decreto 1837/2000, de 10 noviembre de 2000.

Real Decreto 1890/2000, Cap. II del Título III, Ministerio de Ciencia y Tecnología.

Real Decreto 1185/2006, de 16 de octubre.

Esta Dirección General ha resuelto declarar homologado el siguiente equipo radioeléctrico:

Equipo: Receptor de alarma hombre al agua.

Marca: Indra/Modelo: NMEA-LHA.

Número de homologación: 93.0006.

La presente homologación es válida hasta el 6 de marzo de 2014.

Madrid, 23 de enero de 2012.–El Director General de la Marina Mercante, Rafael Rodríguez Valero.

http://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2012-2049

Disposiciones:

<http://www.boe.es/boe/dias/2012/02/10/pdfs/BOE-A-2012-2049.pdf>

Homologado lo mismo con fecha: [04-04-2007]

El Ministerio de Fomento homologa el sistema de localización «Hombre al agua» de Indra.

La radiobaliza personal con GPS, que permite la búsqueda y rescate de tripulantes, recibe la certificación de la Dirección General de la Marina Mercante.

Desarrollado por **Indra** para la localización de personas que accidentalmente caigan de una embarcación. La **radiobaliza** personal «*Hombre al agua*» es apta para su instalación en buques nacionales y cumple con las condiciones técnicas y operativas que se requieren para optar a las ayudas concedidas por la Administración española.

Esta solución, patentada por Indra, se integra en el chaleco salvavidas de utilización permanente para los tripulantes y consta de una radiobaliza personal

de activación automática y un receptor de alarma. Su principal **novedad** consiste en la **localización** de la baliza a través de su receptor **GPS** y en la posibilidad de discriminar hasta 30 balizas activas simultáneamente.

La **señal de emergencia**, con un alcance mínimo de una milla náutica, se emite en la frecuencia de socorro internacional para operaciones de búsqueda y salvamento. En menos de un minuto se consigue localizar en el mar las coordenadas exactas de la posición del tripulante. Diseñada para entornos con temperaturas que oscilan entre los -20° y los $+55^{\circ}$, la radiobaliza tiene una autonomía mínima de funcionamiento de doce horas.

Ministra de Fomento : la ignorancia de una Ministra y del Presidente de la Xunta

Resolución de 31 de mayo de 2005, de la Subsecretaría, por la que se dispone la publicación del Acuerdo del Consejo de Ministros, de 29 de abril de 2005, por el que se establecen actuaciones conjuntas entre el Ministerio de Fomento, el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales y el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación para mejorar la seguridad de los buques pesqueros.

Sumario:

ANEJO. Acuerdo del Consejo de Ministros, de 29 de abril de 2005, por el que se establecen actuaciones conjuntas entre el Ministerio de Fomento, el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales y el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación para mejorar la seguridad de los buques pesqueros.

Primero.

Segundo.

Tercero.

Cuarto.

ANEXO I. Áreas de colaboración.

1. Área de salvamento y seguridad de los buques pesqueros y de los trabajadores del mar.
 2. Área de prevención y lucha contra la contaminación marina y la protección de los caladeros.
 3. Área de ordenación y control de la actividad marítima y pesquera.
- ANEXO II. Comisión de trabajo.

1. Composición.

2. Funciones.

3. Régimen de funcionamiento.

4. Convenios específicos.

5. Financiación.

El Consejo de Ministros, en su reunión del día 29 de abril de 2005, a propuesta de la Ministra de Fomento, del Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales y de la Ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación, adoptó un Acuerdo por el que se establecen actuaciones conjuntas entre el Ministerio de Fomento, el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales y el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación para mejorar la seguridad de los buques pesqueros.

Para general conocimiento, se dispone la publicación de dicho Acuerdo como anejo a la presente Resolución.

Madrid, 31 de mayo de 2005.

El Subsecretario,

Luis Herrero Juan.

ANEJO.

Acuerdo del Consejo de Ministros, de 29 de abril de 2005, por el que se establecen actuaciones conjuntas entre el Ministerio de Fomento, el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales y el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación para mejorar la seguridad de los buques pesqueros.

España es un país en el que se lleva a cabo una importante actividad pesquera, lo que se pone de manifiesto en el volumen de su flota, 14.000 buques, uno de los más relevantes de la Unión Europea.

El Gobierno pretende mejorar en lo posible la seguridad de tales buques en la mar, así como las condiciones de trabajo a bordo de éstos.

Las competencias en estas materias están atribuidas al Estado (artículo 149.1.7, 19 y 20 de la Constitución).

A su vez, la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, residencia en el Ministerio de Fomento las competencias en materia de seguridad y salvamento de la vida humana en la mar, seguridad de los buques, ordenación general de la navegación marítima y prevención y lucha contra la contaminación marina.

Por su parte, la Ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca Marítima del Estado, otorga al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación las competencias en materia de regulación de pesca marítima y de establecimiento de la normativa en materia de ordenación del sector pesquero.

De otra parte, conforme a lo establecido en la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, es competencia del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales el control de la normativa de prevención de riesgos laborales.

Por último, el Real Decreto 1414/1981, de 3 de julio, por el que se reestructura el Instituto Social de la Marina, atribuye a dicho organismo diferentes competencias y funciones relacionadas con las materias que constituyen el objeto de este acuerdo.

En su virtud, a propuesta de la Ministra de Fomento, del Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales y de la Ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación, el Consejo de Ministros, en su reunión del día 29 de abril de 2005, acuerda:
Primero.

Establecer el marco de actuación entre los Ministerios de Fomento, de Trabajo y Asuntos Sociales y de Agricultura, Pesca y Alimentación para emprender acciones conjuntas, aunar esfuerzos y coordinar sus actuaciones con el fin de incrementar la seguridad marítima y del trabajo en la mar en las áreas que se enumeran en el anexo I.

Segundo.

Los citados ministerios colaborarán, especialmente, en lo que atañe a facilitarse recíprocamente la información y asistencia necesarias para conseguir los objetivos fijados en el apartado primero, con base en el principio de lealtad institucional y aportando los medios humanos y materiales que sean necesarios.

Tercero.

Se constituye una comisión de trabajo con la composición y funciones que se establecen en el anexo II.

Cuarto.

Los datos de carácter personal a los que los Ministerios de Fomento, de Trabajo y Asuntos Sociales y de Agricultura, Pesca y Alimentación tengan acceso no podrán ser utilizados para fines diferentes de los que se derivan del

estricto cumplimiento de las funciones que los citados departamentos tienen encomendadas.

ANEXO I.

Áreas de colaboración.

1. Área de salvamento y seguridad de los buques pesqueros y de los trabajadores del mar.

A. Mejora de los sistemas de alarma y localización de incidentes.

Sustitución, en el plazo que se determine, de las radiobalizas de emergencia existentes en los buques pesqueros, a partir de cierto tamaño, por otras que incorporen un sistema de posicionamiento y navegación por satélite (GPS) y transmitan directamente la posición del buque en caso de incidente. Las radiobalizas serán obligatorias en los barcos de nueva adquisición o construcción.

Establecimiento de un sistema para dotar a los trabajadores de la mar que se determinen de radiobalizas personales que se activen automáticamente en la situación de hombre al agua.

Adopción de posibles medidas para mejorar las condiciones de seguridad del trabajo a bordo, tales como regular y facilitar la disponibilidad de determinada ropa de seguridad compatible con dichos trabajos:

Chalecos salvavidas de utilización permanente.

Trajes de supervivencia para trabajos en zonas de aguas frías.

Establecimiento de protocolos y procedimientos para la utilización de las informaciones procedentes de las cajas azules y de los sistemas de localización de salvamento marítimo, con objeto de contribuir a la resolución de situaciones de emergencia.

B. Realización de estudios e investigación sobre estabilidad de barcos pesqueros.

Desarrollo de estudios y de programas de investigación sobre la estabilidad y el comportamiento en la mar, en condiciones extremas, de buques pesqueros de características semejantes a los de los últimos accidentes.

Estudio de la posible incorporación a los barcos de pesca que se determinen de un sistema de registro de datos protegido, que proporcione información útil para el establecimiento de las circunstancias de posibles accidentes marítimos.

Análisis y fomento de medidas tendentes a mejorar la seguridad de los buques pesqueros.

Elaboración de recomendaciones para el equipamiento de los buques pesqueros con medios o anclajes que faciliten la recuperación o remolque en casos de emergencia.

C. Formación, concienciación e inspecciones.

Programas de formación a patrones y tripulaciones sobre prácticas que mejoren las condiciones de seguridad de los buques pesqueros.

Campañas de divulgación y concienciación que se realicen en colaboración con las cofradías de pescadores, basadas en conferencias, cursos especiales, edición de folletos, etc.

Realización de inspecciones operativas conjuntas entre la Secretaría General de Pesca Marítima, la Dirección General de la Marina Mercante y la Dirección General de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social.

2. Área de prevención y lucha contra la contaminación marina y la protección de los caladeros.

a. Desarrollo de planes y programas para el intercambio de información de utilidad para los tres departamentos, con especial atención a la procedente de la vigilancia aérea.

- b. Empleo coordinado de los medios disponibles para actividades de lucha contra la contaminación y protección de los caladeros.
 - c. Realización de ejercicios de entrenamiento conjunto en materia de lucha contra la contaminación.
3. Área de ordenación y control de la actividad marítima y pesquera.
- a. Armonización de procedimientos para la fijación y concordancia de datos en el ámbito del fichero comunitario de buques de pesca.
 - b. Integración de procedimientos correspondientes a las autorizaciones administrativas de los buques de pesca.
 - c. Armonización del Censo de la flota pesquera operativa y del Registro de buques y empresas navieras.
 - d. Coordinación de actuaciones y procesos para la mejora del despacho de los buques pesqueros.
 - e. Realización de estudios, mejora de procedimientos y comunicación en tiempo real en relación con las variaciones de las características y materiales de los buques pesqueros.
 - f. Establecimiento de un marco de actuación conjunto frente a las modificaciones realizadas en los buques de pesca que no cuenten con la preceptiva autorización.
 - g. Análisis y armonización, en su caso, de las titulaciones existentes.
 - h. Coordinación de actuaciones en el seno de la Organización Marítima Internacional para la ratificación y puesta en marcha del convenio de formación, titulación y guardia para el sector pesquero.
 - i. Establecimiento de los procedimientos para el intercambio de información y la armonización de los bancos de datos disponibles que puedan ser de utilidad para los tres departamentos.

ANEXO II.

Comisión de trabajo.

1. Composición.

a. Por parte del Ministerio de Fomento:

El Director General de la Marina Mercante, o persona en quien delegue.

El Subdirector General de Calidad y Normalización de Buques y Equipos.

La Directora de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR).

El Subdirector General de Seguridad Marítima y Contaminación, que actuará como secretario.

b. Por parte del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales:

El Director General de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, o persona en quien delegue.

El Director General del Instituto Social de la Marina, o persona en quien delegue.

El Director del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo, o persona en quien delegue.

El Subdirector General de Acción Social Marítima, que actuará como secretario.

c. Por parte del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación:

El Director General de Estructuras y Mercados Pesqueros, o persona en quien delegue.

El Subdirector General de Flota Pesquera y Formación.

El Subdirector General de Caladero Nacional.

El Subdirector General de Inspección Pesquera, que actuará como secretario.

No obstante, en función de los asuntos que se traten según el orden del día, podrán incorporarse a la comisión funcionarios de los tres departamentos ministeriales, a propuesta de cualquiera de los directores generales.

2. Funciones.

La comisión de trabajo se encargará del desarrollo de los contenidos de las áreas antes definidas en programas de trabajo adecuados a las necesidades de los tres departamentos, que podrán encomendar a la comisión las siguientes funciones:

Elaborar los informes y las propuestas de actuación para cada uno de los programas de trabajo que se acuerden por los tres departamentos ministeriales.

Elaborar las medidas organizativas y los procedimientos administrativos pertinentes para el desarrollo y la implantación de los programas de trabajo.

Realizar un seguimiento de la evolución de los trabajos y programas.

3. Régimen de funcionamiento.

a. La comisión de trabajo se reunirá, al menos, cada dos meses. La propia comisión acordará la periodicidad de sus reuniones en función de la evolución de los proyectos y del desarrollo de los trabajos encomendados.

b. También se reunirá en sesión extraordinaria cuando lo solicite cualquiera de las partes con, al menos, siete días de antelación.

c. La presidencia y la secretaría de la comisión de trabajo se ejercerán alternativamente en cada una de las sesiones por los representantes de los Ministerios de Agricultura, Pesca y Alimentación, de Fomento y de Trabajo y Asuntos Sociales; aquélla se iniciará por el Director General de Estructuras y Mercados Pesqueros, y ésta, por el Consejero Técnico designado como secretario.

4. Convenios específicos.

Las actuaciones concretas que se propongan por la comisión de trabajo podrán ser realizadas por las partes firmantes mediante la utilización de los medios que consideren más idóneos al fin pretendido. Asimismo, podrán suscribirse convenios específicos de colaboración relativos a las materias enumeradas en el anexo I.

5. Financiación.

Las actividades que se aprueben, entre las propuestas por la comisión de trabajo, serán desarrolladas por los respectivos departamentos utilizando sus disponibilidades de recursos humanos y materiales.

El coste de las actividades que deban ser externalizadas será financiado a partes iguales por los tres departamentos ministeriales.

Los costes económicos que puedan derivarse de los convenios específicos de colaboración que se suscriban en el futuro se financiarán de acuerdo con lo que se establezca en cada convenio específico de colaboración, partiendo del criterio del reparto equilibrado de las cargas entre los tres ministerios.

Homologaciones ¿ extraño negocio ? ¿ rentable negocio ?

Un salvavidas que incorpora una radiobaliza adherida con un mini receptor GPS

GPS para salvar vidas.

*DESARROLLADO POR LA EMPRESA ESPAÑOLA INDRA

Sábado 19 de mayo de 2007

MIGUEL CRIADO

MADRID.- En 1990 murieron medio millón de personas en el agua, más que en las guerras. Aunque las cifras han mejorado, la Organización Mundial de la Salud (OMS) calcula que perecen ahogadas siete de cada 100.000 personas al

año. La OMS no distingue entre los que perecen en ríos, piscinas o playas. Pero una de las causas más habituales podría verse reducida gracias a un salvavidas desarrollado por la empresa española Indra.

Su nombre técnico es RP-GPS-LHA y lo definen como Sistema de Localización y Seguimiento Personal 'Hombre al Agua'. En realidad se trata de un salvavidas de esos naranjas que se lleva en los barcos. Pero este es un salvavidas especial. Incorpora una radiobaliza adherida con un mini receptor GPS. En caso de que alguno de los navegantes caiga al mar, el chaleco incorpora sensores de humedad y el dispositivo entra en funcionamiento.

El caído tiene 5 segundos para activar la alarma, si no lo hace, por estar inconsciente o presa del pánico, esta se pone en funcionamiento de forma automática. Hasta ahora, los salvavidas más avanzados emitían una señal de socorro que captaba uno de los satélites del sistema Cospas-Sarsat.

De ahí, llegaba un aviso al Centro de Misión de Control más cercano de esta organización, en la que participan varios países. El siguiente paso es alertar al Centro de Coordinación de Recate de la zona que da la orden a los Puntos de Búsqueda, Contacto y Rescate. Entonces, helicópteros, guardacostas y barcos de la zona se ponen a buscar al naufrago. En total, unos 90 minutos en poner en marcha el dispositivo de rescate, demasiado tiempo.

El sistema patentado por Indra, y que la Dirección General de la Marina Mercante acaba de homologar, puede determinar la posición geográfica del tripulante en menos de un minuto. Además, a diferencia de otros diseños, la solución de la empresa española cuenta con un receptor base instalado en el puente de gobierno del barco. Gracias al GPS, se puede rastrear al infortunado en una pantalla. RP-GPS-LHA está configurado para disparar dos alarmas, una sonora conectada a la bocina del barco y otra visual, para que el resto de la tripulación se percate del accidente. En barcos de grandes dimensiones, no es extraño que nadie se dé cuenta de la caída al agua hasta que es demasiado tarde.

El sistema puede guiar entonces hasta la víctima. Aunque las radiobalizas con GPS dan una posición más aproximada que los radiogoniómetros –localización por ondas de radio- que se usaban hasta ahora, no son exactos. Por eso, los salvavidas desarrollados por Indra incorporan también emisores acústicos y una antena electro luminiscente para que sea visto con más facilidad. La novedad está en la instalación del receptor en el propio barco y así acortar dramáticamente el tiempo de localización pero este ingenio también manda la señal de emergencia por la frecuencia de socorro internacional. Esto permite que otros barcos que se encuentren en un radio de una milla náutica puedan participar en el rescate.

RP-GPS-LHA ya está operativo y ha sido presentado en varias ferias marítimas como en Expomar, que se celebra estos días en Burela, Lugo. La idea de Indra es que sirva tanto para barcos pesqueros, recreativos y para la Armada española. Aseguran que, con unas mínimas modificaciones, puede destinarse a otros escenarios como localización de patrullas forestales en misión de extinción de incendios, equipos de salvamento de alta montaña o labores de recuperación de artefactos de ensayo.

Fuente: el mundo.es (España)

El extraño negocio de las subvenciones y las homologaciones

julio de 2007. DESARROLLADO POR LA EMPRESA ESPAÑOLA INDRA

GPS para salvar vidas

Un salvavidas que incorpora una radiobaliza adherida con un mini receptor GPS.

MIGUEL CRIADO

MADRID.- En 1990 murieron medio millón de personas en el agua, más que en las guerras. Aunque las cifras han mejorado, la Organización Mundial de la Salud (OMS) calcula que perecen ahogadas siete de cada 100.000 personas al año. La OMS no distingue entre los que perecen en ríos, piscinas o playas. Pero una de las causas más habituales podría verse reducida gracias a un salvavidas desarrollado por la empresa española Indra.

Su nombre técnico es **RP-GPS-LHA** y lo definen como Sistema de Localización y Seguimiento Personal 'Hombre al Agua'. En realidad se trata de un **salvavidas de esos naranjas** que se lleva en los barcos. Pero este es un salvavidas especial. Incorpora una **radiobaliza adherida con un mini receptor GPS**. En caso de que alguno de los navegantes caiga al mar, el chaleco incorpora sensores de humedad y el dispositivo entra en funcionamiento.

El caído tiene 5 segundos para activar la alarma, si no lo hace, por estar inconsciente o presa del pánico, esta se pone en funcionamiento de forma automática. Hasta ahora, los salvavidas más avanzados emitían una señal de socorro que captaba uno de los satélites del sistema Cospas-Sarsat.

De ahí, llegaba un aviso al Centro de Misión de Control más cercano de esta organización, en la que participan varios países. El siguiente paso es alertar al Centro de Coordinación de Recate de la zona que da la orden a los Puntos de Búsqueda, Contacto y Rescate. Entonces, helicópteros, guardacostas y barcos de la zona se ponen a buscar al náufrago. En total, unos 90 minutos en poner en marcha el dispositivo de rescate, demasiado tiempo.

El sistema patentado por Indra, y que la Dirección General de la Marina Mercante acaba de homologar, puede determinar la posición geográfica del tripulante en menos de un minuto. Además, a diferencia de otros diseños, la solución de la empresa española cuenta con un receptor base instalado en el puente de gobierno del barco. Gracias al GPS, se puede rastrear al infortunado en una pantalla. RP-GPS-LHA está configurado para disparar dos alarmas, una sonora conectada a la bocina del barco y otra visual, para que el resto de la tripulación se percate del accidente. En barcos de grandes dimensiones, no es extraño que nadie se dé cuenta de la caída al agua hasta que es demasiado tarde.

El sistema puede guiar entonces hasta la víctima. Aunque las radiobalizas con GPS dan una posición más aproximada que los radiogoniómetros –localización por ondas de radio- que se usaban hasta ahora, no son exactos. Por eso, los salvavidas desarrollados por Indra incorporan también **emisores acústicos y una antena electro luminiscente** para que sea visto con más facilidad. La novedad está en la instalación del receptor en el propio barco y así acortar

dramáticamente el tiempo de localización pero este ingenio también manda la **señal de emergencia por la frecuencia de socorro internacional**. Esto permite que otros barcos que se encuentren en un radio de una milla náutica puedan participar en el rescate.

RP-GPS-LHA ya está operativo y ha sido presentado en varias ferias marítimas como en Expomar, que se celebra estos días en Burela, Lugo. La idea de Indra es que sirva tanto para barcos pesqueros, recreativos y para la Armada española. Aseguran que, con unas mínimas modificaciones, puede destinarse a otros escenarios como localización de patrullas forestales en misión de extinción de incendios, equipos de salvamento de alta montaña o labores de recuperación de artefactos de ensayo.

Ministra de Fomento y Presidente de la Xunta : Indra en 2010 se presentaba este mismo invento.

SISTEMA DE SEGUIMIENTO PERSONAL LOCALIZACIÓN “HOMBRE-AL-AGUA”

En este artículo se analizan las radiobalizas RP-GPS-LHA, que Indra comercializa, y los receptores para el puente de gobierno, dentro del marco legal español y comunitario. Estos equipos permiten dar respuesta a las obligaciones legales, en materia de seguridad laboral y reglamentación marítima, de los buques civiles sujetos a dicho marco legal; al tiempo que satisfacen holgadamente las condiciones técnicas para optar a las ayudas públicas para su adquisición. La innovación de insertar información digital en la señal radio, supone una mejora notable del equipamiento clásico utilizado en la aplicación “hombre-al-agua” que ha sido registrada mediante la Patente Internacional PCT/ES2006/070119 con el nombre de “Sistema localizador inmediato, en proximidad, que utiliza radiobalizas personales”.

1. DESCRIPCIÓN DEL SISTEMA SSP-LHA

El sistema SSP-LHA es aplicable a las tareas de búsqueda y rescate de las personas que accidentalmente llegaran a caer desde una embarcación. Está basado en la recepción en el puente de gobierno del barco de la señal de socorro en 121.5 Mhz proveniente de la radiobaliza personal que usa la tripulación.

Los equipos que componen el sistema son las Radiobalizas Personales, en su aplicación de Localización “Hombre-al-Agua” (RP-GPS-LHA), y alguno de los modelos receptores que se describen a continuación, dando lugar a varias configuraciones.

Las radiobalizas RP-GPS-LHA de INDRA, cuando se activan, transmiten la señal de socorro en 121.5 MHz. Pero además, como un importante valor añadido, transmiten la posición geográfica de la radiobaliza, con una alta precisión, gracias al micro-receptor GPS que tienen incorporado.



Radiobaliza personal RP-GPS-LHA: Puede apreciarse la antena electroluminiscente que transmite la señal de alarma en la forma de onda

estándar y el microreceptor GPS que posiciona geográficamente la radiobaliza con una alta precisión.

1.1 Características diferenciales

El sistema SSP-LHA mejora notablemente el equipamiento clásico utilizado en la aplicación “hombre-al-agua”, el cual se limita a alertar de la existencia de una radiobaliza activa, o a lo sumo a indicar la dirección en que se recibe la señal.

El sistema SSP-LHA ofrece capacidades que superan ese esquema clásico:

- a) Permite que en el puente de gobierno se reciba, no sólo la alerta y dirección de la señal de radiobaliza, si no también su precisa posición geográfica generando la correspondiente información relativa a la posición del barco (demora y distancia).
- b) Permite discriminar la señal proveniente de hasta 30 radiobalizas simultáneamente activas, diferenciando su identificación y posición geográfica, tratándolas de manera individual y sin interferencias.

1.2 Interoperabilidad

La señal de socorro transmitida por las radiobalizas RP-GPS-LHA puede ser recibida por un receptor en 121.5 Mhz de cualquier fabricante que cumpla con lo descrito en las Ref. 4 y 7.

Los receptores del sistema SSP-LHA pueden recibir la señal de socorro en 121.5 MHz proveniente de radiobalizas personales de cualquier fabricante que cumplan con lo descrito en las ETS1 EN300 152-1 y ITV-R. 690-1.

Complementando esta interoperabilidad, los equipos diseñados y fabricados por INDRA añaden la capacidad de hacer uso de la posición geográfica que transmiten hasta 30 radiobalizas RP-GPS-LHA. Aunque todas las radiobalizas trabajan en la misma frecuencia de 121.5 Mhz, los receptores del sistema SSP-LHA permite identificar separadamente y posicionar hasta 30 radiobalizas sin interferencias.

2. CONFIGURACIONES DEL SISTEMA SSP-LHA

Las posibles configuraciones del sistema SSP-LHA son:

- 1) Configuración NMEA-LHA, basada en el Receptor Direccional NMEA-LHA
- 2) Configuración RxO-LHA, basada en el Receptor Omnidireccional RxO-LHA
- 3) Configuración CRx-LHA, basada en el Controlador-Receptor Direccional CRx-LHA
- 4) Configuración especial: Receptor PRx-LHA Portátil



Receptor Direccional NMEA-LHA: se puede integrar en la propia consola radar del buque, o en cualquier otra consola gráfica, presentándose en el mismo interfaz la precisa posición de todas las radiobalizas activadas. Esta consola no

es suministrada por INDRA y requiere que dicha consola disponga de un interfaz serie y que pueda recibir las posiciones geográficas en formato NMEA-0183.



2.1. Configuración NMEA-LHA

Esta configuración está formada por varias radiobalizas RP-GPS-LHA junto con un Receptor Direccional NMEA-LHA. El receptor es un pequeño dispositivo diseñado para ser instalado en el puente de gobierno, capaz de recibir la señal proveniente de una o más radiobalizas, enviando por un interfaz serie la información geográfica que transmiten las radiobalizas.

Este modelo de receptor permite determinar no sólo la dirección en que se encuentran las radiobalizas activadas, si no también enviar en formato NMEA-0183 su precisa posición geográfica. Típicamente, el interfaz serie NMEA se conecta a la consola radar del buque. Se suministra con la correspondiente antena para su operación en 121.5 Mhz.

El equipo NMEA-LHA ofrece las correspondientes alarmas audiovisuales en caso de activación de radiobalizas, junto con un relé interno capaz de activar medios externos sonoros de potencia (sirenas, bocinas, ...). Dispone también de los recursos necesarios para conducir el test de las radiobalizas.

La configuración NMEA-LHA es aplicable cuando se desea presentar en la consola radar del buque, o cualquier otra consola gráfica, la precisa posición de todas las radiobalizas activadas. Esta consola no es suministrada por INDRA. Se requiere que dicha consola disponga de un interfaz serie y que pueda recibir las posiciones geográficas en formato NMEA-0183. El receptor NMEA-LHA envía las posiciones geográficas absolutas de las radiobalizas (latitud, longitud).

Este tipo de configuración es preceptivo para determinados buques (ver sección "Marco legal"), típicamente barcos pesqueros de altura y gran altura. Puede ser una alternativa económica, mejor integrada en el puente de gobierno del buque, que el Controlador-Receptor Direccional CRx-LHA.

2.2 Configuración RxO-LHA

Esta configuración está formada por varias radiobalizas RP-GPS-LHA junto con el Receptor Omnidireccional RxO-LHA. El receptor es un pequeño dispositivo diseñado para ser instalado en el puente de gobierno y alertar la existencia de la señal de socorro en 121.5 Mhz. Este receptor no hace uso de la información geográfica que transmiten las radiobalizas RP-GPS-LHA.

Se suministra con la correspondiente antena para su operación en 121.5 Mhz.

El receptor RxO-LHA ofrece las correspondientes alarmas audiovisuales en caso de activación de radiobalizas, junto con un relé interno capaz de activar medios externos sonoros de potencia (sirenas, bocinas, ...). Dispone también de los recursos necesarios para conducir el test de las radiobalizas.

La configuración RxO-LHA es aplicable cuando sólo se desea alertar la existencia de radiobalizas activadas. Este tipo de configuración es preceptivo en la configuración básica, típicamente barcos de pesca local o litoral.



Receptor Omnidireccional RXO-LHA: esta configuración no explota la información geográfica, solamente ofrece la alarma de que ha caído hombre al agua. Cubre la reciente obligación que exige la legislación relativa a los riesgos laborales de las personas que trabajen en la cubierta de los barcos.

2.3 Configuración CRx-LHA

Esta configuración está formada por varias radiobalizas RP-GPS-LHA junto con un Controlador-Receptor Direccional CRx-LHA. El controlador-receptor consiste en un ordenador de panel, que integra el receptor capaz de recibir la señal proveniente de una o más radiobalizas, situando en su pantalla la información geográfica que transmiten las radiobalizas.

Este modelo de receptor permite determinar y presentar gráficamente no sólo la dirección en que se encuentran las radiobalizas activadas, si no también su precisa posición geográfica; ofreciendo al usuario información relativa a la posición del buque (demora y distancia de las radiobalizas). Se suministra con la correspondiente antena para su operación en 121.5 Mhz, y con el conjunto integrado antena-receptor GPS que permite al equipo conocer la posición del buque.

El equipo CRx-LHA ofrece las correspondientes alarmas audiovisuales en caso de activación de radiobalizas, junto con un relé interno capaz de activar medios externos sonoros de potencia (sirenas, bocinas, ...). Dispone también de los recursos necesarios para conducir el test de las radiobalizas.

La configuración CRx-LHA es aplicable cuando se desea conocer la precisa posición de todas las radiobalizas activadas. Este tipo de configuración es preceptivo para determinados buques (ver sección "Marco legal"), típicamente barcos pesqueros de altura y gran altura.



Controlador Receptor Direccional CRx-LHA: Consiste en un ordenador de panel que integra su propio receptor. Recomendado para aquellos casos que no tienen consola radar y no pueden integrar la configuración NMEA-LHA, o aun teniéndolo prefieren tenerlo de forma independiente con sus propio interfaz.

2.4 Configuración especial: Receptor PRx-LHA Portátil

El equipo Receptor Direccional PRx-LHA Portátil consiste en un ordenador de mano, que integra el receptor necesario para recibir la señal proveniente de una o más radiobalizas. Este equipo permite determinar y presentar gráficamente no sólo la dirección en que se encuentran las radiobalizas activadas, si no también su precisa posición geográfica. Está dotado de la correspondiente antena receptora en 121.5 Mhz y de un sistema GPS integrado.

Se trata de una opción que complementa las configuraciones estándar: CRx-LHA, RxO-LHA y NMEA-LHA. Se trata de un equipo con elevadas prestaciones ambientales, orientado a aplicaciones especiales en las que se añade uno o más equipos portátiles a las configuraciones estándar.



Receptor Direccional Portátil PRX-LHA: gracias a la capacidad tecnológica de Indra puede ofrecer esta configuración para soluciones especiales y muy específicas, como es el caso de la solución específica que se ha realizado para el ministerio del interior, para dotar a las lanchas de abordaje contra el tráfico de drogas.

3. OPERACIÓN

3.1. Cobertura del sistema SSP-LHA

La realización de pruebas de mar (antena receptora en mástil de buque) han demostrado una cobertura que se aproxima a la limitación por esfericidad de la Tierra

3.2. Chalecos Salvavidas Inflables

Las radiobalizas RP-GPS-LHA se comercializan adecuadamente instaladas en un chaleco salvavidas inflable. INDRA ha seleccionado, por su excelencia, los chalecos inflables donde se instalan sus radiobalizas personales RP-GPS-LHA, garantizando que todos los modelos de chaleco cumplen estrictamente la legislación en vigor.

La eficiencia como “equipo de protección individual” (EPI) del conjunto depende de la correcta instalación de la radiobaliza en el chaleco salvavidas. La activación automática por inmersión requiere que se instale en la parte inferior del chaleco, asegurando que permanece debajo del agua. Igualmente, debe asegurarse que la antena de la radiobaliza (VHF y GPS) queda correctamente desplegada cuando se encuentra en operación.

Los modelos de la tabla 1, (siguiente página) son los conjuntos estándar de radiobaliza-chaleco. Existen otros modelos disponibles.

4. RADIOBALIZAS EN OTRAS APLICACIONES

Existen radiobalizas utilizadas en otras aplicaciones que ocasionalmente pueden ser confundidas con las radiobalizas personales de la aplicación “hombre-al-agua”. Esta sección comenta brevemente dichas radiobalizas.

4.1 Radiobalizas de siniestros en 406 / 121.5 Mhz

Estas radiobalizas se utilizan también en el ámbito marítimo. Se encuentran reguladas y están diseñadas para liberarse por si solas en caso de hundimiento

del buque. La señal de socorro es transmitida con la potencia necesaria para alcanzar el sistema de satélites CORPAS-SARSAT, el cual recoge la señal de socorro y la retransmite más tarde cuando pasa sobre determinadas estaciones en tierra. La señal de socorro se transmite en 406 Mhz.

Todavía quedan algunos satélites operando en 121.5 Mhz que cesarán próximamente su servicio en esta frecuencia. Las acciones de socorro en este tipo de siniestro difieren de las acciones en los incidentes del tipo “hombre-al-agua” que deben ser resueltas por el propio buque sin llegar a alertar al sistema de satélites, cuya velocidad de respuesta es sustancialmente menor que el propio buque. La máxima velocidad de respuesta en la radiobaliza de siniestro es de 90 minutos (lo habitual son horas), tiempo que no es válido para el rescate de un hombre al agua que exige la máxima rapidez para poder rescatarlo con vida.

4.2 Radiobalizas personales en 406 / 121.5 Mhz

Estas radiobalizas son utilizadas en aplicaciones terrestres para el auxilio en incidentes de montañismo o senderismo. Se trata de radiobalizas que se activan manualmente por el usuario, y transmiten la señal de socorro en 406 Mhz para ser captada por el sistema de satélites CORPAS-SARSAT. Este tipo de radiobalizas emiten también, con menor potencia, una señal de 121.5 Mhz que se utiliza para la localización final en proximidad.

Para hacer uso de este servicio, es preceptivo el registro personal nominativo del portador de la radiobaliza ante el NESDIS. Se trata de un servicio del gobierno de los EE.UU por medio de la NOAA.

En general, este tipo de radiobalizas no están diseñadas para cumplir con los requisitos de la aplicación “hombre-al-agua”. Estos requisitos se recogen, fundamentalmente, en la norma ETSI EN 300 152, Partes 1, 2 y 3. Por ejemplo, no suelen estar equipadas con un mecanismo automático de activación en caso de inmersión.

5. MARCO LEGAL EN ESPAÑA

5.1. Radiobalizas personales “hombre-al-agua”

Hasta fecha muy reciente, la única legislación española aplicable a las radiobalizas personales, en su aplicación de “hombre-al-agua”, era el Real Decreto 1422/2002 que obliga a los buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros, nuevos construidos a partir de 1 de enero de 2003:

Regla 5: radiobaliza personal. Los tripulantes de los buques pesqueros cuya actividad se realice sobre cubierta deberán llevar consigo una radiobaliza personal, aprobada por la Administración marítima española, que permita su localización en el supuesto de caída al mar durante las operaciones de pesca. Además, en el puente de gobierno se dispondrá de un receptor detector de la señal de 121.5 Mhz , emitida por estas radiobalizas. (RD 1422/2002. Anexo I. Parte B. Capítulo VI)

Sin embargo, se ha aprobado, mediante Real Decreto, el “Reglamento por el que se regulan las radiocomunicaciones marítimas a bordo de buques civiles”.

El marco normativo de las radiobalizas personales, en su aplicación de “hombre-al-agua”, se amplía a todos los buques civiles, sin restricción de longitud de eslora ni fecha de construcción. En concreto, el uso de este tipo de radiobalizas personales es preceptivo en las siguientes situaciones:

a) Los tripulantes de los buques cuya función principal a bordo se lleve a cabo sobre cubierta deberán ir provistos de radiobalizas personales, del tipo RP-GPS-LHA.

b) Los buques clasificados como de pesca de litoral y de pesca local que dispongan de espacios cubiertos habitables, deberán ir provistos de radiobalizas del tipo RP-GPS-LHA a partir del 1 de enero de 2008.

El mencionado Reglamento también amplía el marco normativo en relación a los receptores detectores de la señal que emiten este tipo de radiobalizas personales. Con carácter general, todos los buques civiles descritos en el párrafo anterior deben tener instalado en el puente de gobierno un receptor detector que alerte de la señal de socorro que emiten las radiobalizas, aunque la capacidad de determinar la orientación de la señal sólo será preceptiva para:

- a) Buques pesqueros nuevos mayores de 24 metros y los existentes mayores de 45 metros.
- b) Buques de pesca de altura y gran altura.
- c) Buques clasificados como de salvamento marítimo.

El receptor RxO-LHA es el modelo básico que satisface la normativa para todos los buques, mientras que los modelos direccionales (CRx-LHA y NMEA-LHA) son los apropiados para aquellos buques obligados a determinar la orientación de la señal. El diseño de los receptores CRx-LHA y NMEA-LHA supera ampliamente las capacidades mínimas cuando opera con las radiobalizas RP-GPS-LHA; es decir no sólo son capaces de determinar la orientación de la señal si no que determinan la precisa posición de hasta 30 radiobalizas activas.

5.2 Chalecos salvavidas inflables

La legislación aplicable a los chalecos salvavidas es el Real Decreto 809/1999, que establece que:

“Para su comercialización en España o embarque a bordo de un buque español, el equipo especificado en el anexo A.1 deberá llevar el marcado de conformidad o cumplir, en su caso, lo preceptuado en este Real Decreto. La Administración marítima expedirá o renovará los certificados relativos a dicho equipo.”

Los chalecos salvavidas son equipos que aparecen el anexo A.1, el cual fue modificado por la Orden 599/2003 del Ministerio de Fomento (BOE 21/Mar/2003). En dicho anexo se establece que los requisitos que deben reunir los chalecos salvavidas son los especificados por el Convenio SOLAS y más en particular por el Código internacional de dispositivos de salvamento. El mismo anexo establece también las normas de ensayo que deben superar los chalecos salvavidas.

Los chalecos salvavidas que cumplan con dichos requisitos y superen los mencionados ensayos, pueden exhibir el marcado de conformidad que es preceptivo para su comercialización en España.

5.3 Sustancias peligrosas y gestión de residuos en aparatos electrónicos

A partir del 1 de julio de 2006 es obligatorio que los aparatos electrónicos comercializados en la Unión Europea no contengan determinadas sustancias consideradas peligrosas. Además, se deberá marcar adecuadamente aquellos aparatos que requieran la gestión de sus residuos; por ejemplo aquellos que contienen baterías y otros elementos, como es el caso de las radiobalizas personales que contienen una batería.

En cumplimiento de la legislación vigente, INDRA garantiza que los equipos pertenecientes al sistema SSP-LHA cumplen la normativa RoHS que enumera dichas sustancias peligrosas. Garantiza también que los equipos están adecuadamente marcados para su gestión de residuos (típicamente, la batería de las radiobalizas). Los distribuidores, entidades colaboradoras y canales de venta del sistema SSP-LHA facilitarán, sin coste para los usuarios finales, la devolución a INDRA de los equipos para la correcta gestión de los residuos.

6. SUBVENCIONES PÚBLICAS PARA LA ADQUISICIÓN

La entrada en vigor del *"Reglamento por el que se regulan las radiocomunicaciones marítimas a bordo de buques civiles"* supone que el marco normativo se extiende a la mayoría de los buques civiles, generalizando la obligación de equiparse con sistemas del tipo SSP-LHA (radiobalizas junto su receptor asociado en el puente de gobierno).

Recientemente, la Administración española ha regulado las ayudas públicas para la adquisición e instalación de este tipo de sistemas, destinados a los tripulantes de los buques de pesca nacionales. La Orden 1511/2006 del Ministerio de Fomento (BOE de 18 de mayo 2006) ha previsto ayudas a la adquisición que se canalizarán mediante la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR).

La convocatoria para la concesión de dichas ayudas se ha publicado recientemente mediante Resolución de 5 de octubre 2006 (BOE de 25 de octubre).

Los conjuntos de radiobaliza-chaleco que comercializa INDRA, así como los equipos receptores asociados (CRx-LHA, RxO-LHA y NMEA-LHA) cumplen las condiciones técnicas y operativas que se requieren para optar a dichas ayudas públicas.

A la fecha de publicación de este documento, los equipos del sistema SSP-LHA están siendo calificados frente a las correspondientes normas de ensayo. El Certificado de Aprobación de la DGMM estará disponible en las primeras semanas del mes de Diciembre, lo que permite optar a las subvenciones previstas para el año 2006.

Juan Pablo Soto Barrera
Jefe del Programa SSP-LHA de Indra

. El uso de Chalecos sin investigar por los mismos que hacen presentaciones públicas ¿ responsables o culpables ? y sin constancia en la CIAMM de su investigación.

!!! Manda carallo a estas alturas !!! Inditex promueve un "revolucionario" sistema de seguridad marítima, dice la prensa engañando a sus lectores.

[EFE Economía](#) Arteixo (A Coruña) [10 NOV 2012 - 14:55 CET](#)

El proyecto, denominado "S2S", ha sido presentado esta mañana en la sede de Inditex, en Arteixo (A Coruña), en un acto al que, además, de Pastor, han asistido el jefe del Ejecutivo gallego, Alberto Núñez Feijóo; el presidente de la compañía textil, Pablo Isla, y el consejero delegado de la empresa de ingeniería Scio IT, que ha desarrollado el proyecto, Jaime Casals, así como representantes de más de 40 cofradías de pescadores de Galicia.

En su intervención, Casals ha explicado que 'Safe to Sea/Hombre al agua' es un dispositivo con tecnología GPS capaz de alertar y geolocalizar a los marineros que caen de una embarcación.

El dispositivo de seguridad cuenta con la última tecnología en telecomunicaciones integrada en formatos simples y ergonómicos como un cinturón o un traje de agua, que no entorpece la tarea del marinero.

Este programa de seguridad marítima nace tras seis años de investigación y en su desarrollo han colaborado con Scio IT las universidades de A Coruña y Vigo. Casals ha destacado que es válido para todo tipo de barcos, pesqueros o de recreo, aunque ha precisado que está especialmente pensado para las tripulaciones de pequeñas embarcaciones de pesca en las que se produce el 90 por ciento de las caídas por la borda por el tipo de tareas que realizan.

Ha añadido "Safe to Sea" está orientado a las embarcaciones que componen el 80 por ciento del caladero nacional, barcos de medidas y tripulaciones reducidas, "en las que los marineros en ocasiones no emplean soluciones de seguridad porque les resultan incómodas para realizar sus tareas cotidianas".

Este sistema de seguridad marítima se compone de un dispositivo integrado en la consola de mando de la embarcación que hace un seguimiento permanente del sistema electrónico en formato de cinturón o traje que porta cada uno de los tripulantes del barco.

El sistema electrónico personal envía una señal de alarma en caso de caída al agua y despliega un chaleco homologado de inflado automático en dos segundos que mantiene a flote al marinero hasta su rescate.

En el momento de la caída, el dispositivo del barco guía a la tripulación hasta el punto exacto de la caída y, en caso de que no haya nadie a bordo, el sistema envía automáticamente a través de la radio VHF integrada el mensaje de alerta y la posición GPS del naufrago a los barcos cercanos y a los equipos de salvamento marítimo.

Casals ha señalado que el desarrollo del sistema ha costado unos tres millones de euros, de los que Inditex ha aportado una tercera parte.

El presidente de Inditex ha precisado que la compañía seguirá implicándose en su implantación en la flota pesquera española y gallega.

Así, se ha calculado que el coste medio de la implantación del sistema en barcos de bajura con 1 o 2 tripulantes ascenderá a 3.300 euros, de los que la UE subvenciona el 61 por ciento, unos 2.000 euros.

De los 1.300 euros restantes, Inditex se hará cargo del 50 por ciento, y sobre la base de las 4.000 embarcaciones de este tipo que hay en España en desembolso rondaría los dos millones de euros.

La ministra de Fomento ha valorado la iniciativa, de la que ha dicho que "marca un antes y un después" en el salvamento marítimo, además de generar "grandes expectativas" en el sector al tratarse de un proyecto revolucionario que va a permitir "salvar muchas vidas".

Ha agradecido la colaboración de Inditex, líder mundial del sector textil, en este proyecto, y ha puesto a la empresa fundada por Amancio Ortega como

"ejemplo" de que España cuenta con "magníficos profesionales con buenas ideas".

Además, ha subrayado que el sistema S2S cuenta ya con la patente internacional tras las "duras" pruebas para comprobar su eficacia y certificar su homologación, realizadas por la Dirección General de la Marina Mercante y el Centro de Formación de Salvamento Marítimo Jovellanos.

NOTA DE PRENSA BNG (O GOBERNO DESCOÑECE AS CONCLUSIÓNS INVESTIGADAS NOS ACCIDENTES MARÍTIMOS DE BUQUES GALEGOS), relacionado con los chalecos salvavidas.

O GOBERNO DESCOÑECE AS CONCLUSIÓNS DA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DOS ACCIDENTES MARÍTIMOS DE BUQUES GALEGOS

O deputado do BNG, Bieito Lobeira aludiu a varios sinistros nos que se viron involucrados buques galegos concluíndo "falta de coordinación" entre os diferentes servizos dependentes dos gobernos español e de Galiza

Santiago de Compostela, 4 de marzo , 2012. O portavoz de pesca do BNG, Bieito Lobeira preguntou hoxe no Parlamento galego polas conclusións da Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos relacionados con varios sinistros de buques galegos.

Na súa intervención, o parlamentario explicou que no caso do Pesqueiro "Furacán" o 29-8-2009 houbo que lamentar a perda dunha vida e a investigación concluíu que embarcación cumpría coa normativa vixente pero non contemplaba os movementos escorantes de vento e ondas coa máxima carga.

Por outra lado, tamén se referiu ao acontecido co Buque atuneiro "Galerna" coa desaparición dun mariñeiro galego do que o informe confirma que SASEMAR informou dos feitos aos centros responsábeis na zona que "non mobilizaron medios marítimos ou aéreos para a busca" .

Tras enumerar as conclusións, o nacionalista preguntou se a Xunta era coñecedora das mesmas ao que o subdirector do Servizos de Gardacostas respondeu "descoñecer os datos aportados pola Comisión de Investigación".

Pola súa parte, Lobeira recriminou que o Goberno "nin sequera se molestara en solicitar o informe" e que a Consellaría de Pesca non o manteña colgado na súa páxina web oficial a pesar de ser público.

Na súa intervención, Lobeira tamén aludiu a perda dunha vida por accidente laboral no rebocador, "Ría de Vigo" pertencente á empresa REMOLCANOSA nunha manobra no porto de Ferrol e a perda de dous tripulantes dunha embarcación de recreo na ría de Muros-Noia, "o goberno galego debe asumir a alta sinistralidade que padece o noso país", afirmou.

O PP impide a transferencia da investigación oceanográfica

Por outra parte, na comisión 8ª de Pesca e Marisqueo celebrada hoxe no Parlamento galego, foi rexeitada polo Partido popular unha proposta tamén defendida polo deputado do BNG, Bieito Lobeira relativa á transferencia á Galiza das competencias en materia de investigación oceanográfica e o traspaso dos centros do Instituto Español de Oceanografía radicados en Galiza.

A proposición non de lei nacionalista demandaba negociar co Goberno español a transferencia á Comunidade Autónoma de Galiza dos servizos e funcións en materia de investigación oceanográfica e solicitar o traspaso á Galiza dos servizos, función, medios, recursos e persoal correspondentes ao centros costeiros do Instituto Español de Oceanografía en Vigo e A Coruña aso como as correspondentes aos Instituto de Investigación Mariñas de Vigo.

Finalmente, Lobeira lamentou que o Partido popular votara en contra dunha iniciativa destinada a que Galiza conte con máis competencias e poida desenvolvelas, "vostedes non teñen vontade política para incrementar o autogoberno galego",concluíu.

NOTA DE PRENSA

Pesquero Galerna : hombre al agua

El Área de Radiocomunicaciones de la Dirección General de la Marina Mercante debería aclarar de una vez por todas qué ocurre con las radio balizas personales y su ámbito de aplicación y obligatoriedad

El Reglamento de Radicomunicacione de España contempla los chalecos salvavidas con radio baliza personal.

Fija una serie de pautas a seguir a bordo de los buques y cubiertas de buques pesqueros que al parecer o no los utilizan o bien son ineficaces.

El Área de Radiocomunicaciones de la Dirección General de la Marina Mercante, es el departamento que homologó y homologa estos equipos.

Son muchas la quejas y denuncias de que estos equipos fueron o son ineficaces lo mismo que los equipos portátiles de VHF.

Demasiadas son las preguntas que se nos ocurren pero no somos nosotros los indicados y mucho menos los responsables de investigar por qué un hombre cae a la mar y su puente de gobierno no recibe la señal de alerta de socorro del chaleco salvavidas.

- ¿ Lo llevan realmente puesto los marineros que faenan en cubierta ?
- ¿ Lo llevaba el marinero del pesquero Galerna ?
- ¿ Estaba conectado el receptor en el puente de gobierno ?

Un simple repaso al Artículo 22 del Real Decreto 1185/2006 y lo comprobaremos :

2. Las radiobalizas personales deben cumplir las siguientes disposiciones:

- a. Las radiobalizas personales aplicables a los buques pesqueros que se citan en los artículos 47.4 y 67.2 y 3 han de funcionar únicamente en la frecuencia de 121,5 MHz, deben ir incorporadas al chaleco salvavidas y se activarán automáticamente en caso de caída de un hombre al agua. También podrán activarse de forma manual.
- b. En el puente de gobierno de cada buque obligado a disponer de este tipo de radiobalizas se dispondrá de un receptor capaz de detectar las señales emitidas por aquéllas.
- c. Adicionalmente, los buques a los que hacen referencia los artículos 40 y 67.2 deben disponer a bordo de un receptor direccional o un radiogoniómetro de VHF, capaces de determinar la orientación de la señal en la frecuencia indicada.
- d.
- e. Estas radiobalizas habrán de estar siempre a bordo del buque al que pertenezcan, en buen estado de funcionamiento y permanentemente dispuestas para ser utilizados por los tripulantes cuando el buque se haga al mar. Si, pese a lo indicado, se procede a la retirada de los equipos cuando el buque se encuentre en puerto, el operador del buque o la persona que ejerza el mando serán los responsables de su custodia y de su traslado a bordo antes de que el buque se haga al mar.

En La Coruña a 24 de abril de 2011 Fdo : Antón Salgado Clavo Portavoz.

Chalecos reinventados

¿ Quién permite estas homologaciones ?

¿ Qué manifiesta el Area de Radiocomunicaciones de la DGMM ?

¿ Se han aclarado los criterios de Alto Nivel del Reglamento de Radiocomunicaciones ?

¿ Se ha cesado al responsable o responsables de tanta muertes en la mar ?

GRUPO DE EXPERTOS NO GUBERNAMENTALES DEL SISTEMA MUNDIAL DE SOCORRO

Embarcación Fly : caída a la mar de su patrón en As Lobeiras (Finisterre)

NOTA DE PRENSA

Nuevamente una embarcación de recreo se ha visto inmersa en un trágico y luctuoso accidente.

La embarcación Fly, ha perdido a su patrón por caída al agua, al menos esas son las suposiciones de los que dicen entender de búsqueda y salvamento.

Desde Galicia, todavía pendientes del Dictamen de la Comisión de Investigación de Siniestros Marítimos sobre los naufragios de la embarcaciones Cunchiñas y Furacán, nos preguntamos que tipo de medidas correctoras ha aplicado la Dirección General de la Marina Mercante para acabar de una vez por todas con la altísima siniestralidad de la Náutica de Recreo.

Recientemente, en el País Vasco, la embarcación Zirri, perdía en la mar a 3 de sus 5 tripulantes.

Mientras tanto, la Comisión de Investigación de Siniestros Marítimos dejaba señalados a los tripulantes del yate Kelbo, que perdió un hombre en aguas de Baleares en el año 2009, por su lamentable formación a la vez que advertía a Sasemar y a toda la Cadena de Responsabilidades de la ralentización del salvamento como consecuencia de la mala praxis en la aplicación de los protocolos de obligado cumplimiento.

Este Grupo de Expertos ha calificado como de auténticamente sorprendentes los acuerdos de colaboración alcanzados por la administración española con la Náutica de Recreo en el Salón Náutico de Barcelona.

Bajo el lema " menos legislación más formación " se esconde una minusvaloración de las medidas de seguridad que afectan a la vida humana en la mar.

Lo denunciamos y lo mantenemos.

¿ Cómo podría explicar ahora la Dirección General de la Marina Mercante la muerte del patrón de la embarcación Fly ?

¿ Quién homologa el equipamiento radioeléctrico de la Náutica de Recreo ?

¿ Se han denunciado los fallos de las Radio Balizas como en el caso del pesquero Cordero ?

¿ Se han denunciado los equipos portátiles de VHF por su pésima cobertura ?

¿ Se identificaron los fallos de las Radio Balizas Personales de los chalecos salvavidas como en el caso del pesquero Segundo Mar Caspio ?

¿ Qué departamento o área de la Dirección General de la Marina Mercante fue responsable de su homologación ?

¿ La Jefatura del Área de Radiocomunicaciones ?

¿ Se exigen los certificados Long and Short Range Certificate del Sistema Mundial de Socorro para la Náutica de Recreo ?

¿ Qué área de la Dirección General de la Marina Mercante ha permitido que los Subsistemas y Métodos del Sistema Mundial de Socorro se impartan como asignatura para la obtención de los títulos de recreo ?

¿ Nuevamente el Área de Radiocomunicaciones ?

Con el único fin de aclarar públicamente lo acontecido con este trágico y luctuoso accidente marítimo, este Grupo de Expertos, quiere dejar constancia de lo legalmente establecido en la Comisión de Investigación de Siniestros Marítimos y Prácticas Recomendadas por la Organización Marítima Internacional.

En modo alguno se pretende dejar señalado o culpar al patrón de la embarcación Fly, muy al contrario, lo que se persigue es que de una vez por todas la Dirección General de la Marina Mercante sea consciente de que con la recurrente modificación del Reglamento de Radiocomunicaciones ha minusvalorado la implementación del Sistema Mundial de Socorro en la Náutica de Recreo.

El Real Decreto 1435/2010, de 5 de noviembre, modifica ciertos aspectos que habían sido establecidos precisamente en el Reglamento de Radiocomunicaciones, dejando sin efecto la obligatoriedad de la instalación de la Llamada Selectiva Digital dentro de las 12 millas.

Esto significa, nada más y nada menos, que cargarse de un plumazo el Sistema Mundial de Socorro en la Náutica de Recreo.

La embarcación Fly, se supone, autorizada para navegar dentro de las 5 millas, estaba sujeta al Artículo 60 del Reglamento de Radiocomunicaciones o Real Decreto 1185/2006 y debería ir provista de una instalación radioeléctrica de VHF, fija o portátil, a partir del 1 de enero de 2007.

Si la instalación era de tipo fijo, debería ser apta para utilizar las técnicas de llamada selectiva digital del Sistema Mundial de Socorro a partir del 1 de enero de 2009.

La Dirección General de la Marina Mercante, debería aclarar sin demora, si la embarcación Fly llevaba a bordo un equipo portátil de VHF estanco o esbaba sujeta a algún tipo exención.

La Dirección General de la Marina Mercante, delegó las competencias del Reglamento de Radiocomunicaciones Marítimas a bordo de los buques civiles españoles en las Capitanías Marítimas, por Resolución del 31 de marzo de 2009.

Esta Resolución modificó el Reglamento de Radiocomunicaciones a la hora de otorgar una exención, teniendo en cuenta el efecto que sobre la seguridad del buque y su tripulación puedan tener las condiciones meteorológicas locales y la cobertura de los servicios de comunicaciones existentes en la zona por la que el buque vaya a navegar, considerando razonable que sean las Capitanías Marítimas, como órganos de la Administración Marítima más próximos al entorno local y concededores, por lo tanto, de las peculiaridades climatológicas y de la existencia y ubicación de los servicios de comunicaciones, quienes otorguen, por delegación, estas exenciones.

Con anterioridad a la referida Resolución, la Capitanía Marítima de Vigo, dictó una Resolución el 19 de abril de 2007, por la que se fijaban los equipos radioeléctricos que deberían llevar determinadas embarcaciones de pesca local, de pasaje y de recreo que ejercen su actividad en aguas correspondientes a dicha Capitanía Marítima.

La citada Resolución, hacía mención a las condiciones de la ría y muelles y consideraba la conveniencia de "potenciar el uso de equipos de VHF fijos por su mayor fiabilidad y alcance frente a los portátiles, así como el evitar la

proliferación de radiobalizas donde no sean estrictamente necesarias por los posibles problemas que generaría su uso indebido o su activación accidental".

Visto todo ello y en aras a mejorar la seguridad de la vida humana en la mar, huelgan más análisis o comentarios.

La Dirección General de la Marina Mercante, debe aclarar sin demora este luctuoso siniestro marítimo a fin de aplicar las medidas correctoras oportunas.

En La Coruña, a 23 de abril de 2011 Fdo : Antón Salgado Clavo Portavoz

Artículo 59. Zona de navegación 4.

Las embarcaciones autorizadas a navegar por la zona 4 deben ir provistas, como mínimo, de una instalación radioeléctrica de VHF apta para utilizar las técnicas de llamada selectiva digital a partir del 1 de enero de 2009.

Artículo 60. Zona de navegación 5.

Las embarcaciones autorizadas a realizar navegaciones por la zona 5 deben ir provistas de una instalación radioeléctrica de VHF, fija o portátil, a partir del 1 de enero de 2007. Si la instalación es de tipo fijo, deberá ser apta para utilizar las técnicas de llamada selectiva digital a partir del 1 de enero de 2009.

Sra. Ministra, Ana Pastor.... ¿ Dice Usted? En Arteixo, La Coruña, Inditex:

“este sistema de hombre al agua es único y pionero en el Mundo”

Como puede representarnos en Fomento una persona que hace tales informaciones, o en su caso como permite a su lado, el responsable y asesor de tamaña **BARBARIDAD**.

Esto es lo que tiene que controlar Usted Sra. Ana Pastor.

SUBVENCIONES PÚBLICAS PARA LA ADQUISICIÓN

La entrada en vigor del *“Reglamento por el que se regulan las radiocomunicaciones marítimas a bordo de buques civiles”* supone que el marco normativo se extiende a la mayoría de los buques civiles, generalizando la obligación de equiparse con sistemas del tipo SSP-LHA (radiobalizas junto su receptor asociado en el puente de gobierno).

Recientemente, la Administración española ha regulado las ayudas públicas para la adquisición e instalación de este tipo de sistemas, destinados a los tripulantes de los buques de pesca nacionales.

La Orden 1511/2006 del Ministerio de Fomento (BOE de 18 de mayo 2006) ha previsto ayudas a la adquisición que se canalizarán mediante la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR).

La convocatoria para la concesión de dichas ayudas se ha publicado recientemente mediante Resolución de 5 de octubre 2006 (BOE de 25 de octubre).

Acerca de: la Plataforma en Defensa del Sector Marítimo Pesquero de Galicia es una asociación no lucrativa, Nif: G-70321807 - Registro 2012/016402 . con más de 8.500 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 www.plataformaendefensadelsectormaritimopesquerodegalicia.com