

Manipulación política del rescate del MSC JACCIO a la deriva a 7 millas de Cabo Touriñan con un presunto daño a las cuentas de Sasemar y litoral gallego de más de 200 millones de euros ocultados bajo una factura de 65 mil euros.

Galicia estuvo los días 27 y 28 de Agosto a merced de otro Prestige, bajo el silencio informativo y la manipulación política de los mismos responsables de la causa del Prestige (PP).

El Buque contenedores MSC AJACCIO con menos de un año de antigüedad y de más de 300 metros de largo, con una carga de 10.000 contenedores de material electrónico con un valor que supera los dos mil millones de euros, procedente de China y con destino al Puerto de Róterdam, los días 27 y 28 de Agosto se mantuvo a la deriva a menos de media hora de los Bajos de cabo Touriñan, siendo remolcado por el Buque de Sasemar Don Inda hasta el Puerto exterior de A Coruña.

Sasemar ante la gravedad de la situación desplazó a la zona dos helicópteros que se mantuvieron en la zona con la intención de evacuar a la tripulación.

El día 27 de Agosto el Capitán del Buque MSC AJACCIO solicita ayuda a través del centro de Control de Finisterre ante el riesgo de encallamiento por la deriva del buque que ya se encontraba a 7 millas del Cabo de Touriñan, tras las negociaciones desconocidas y la falta de acuerdo Sasemar, requiere a las 8 de la mañana toda la tripulación del buque Don Inda para tomar el remolque del Portacontenedores que ante la negativa del Capitán a ceder el control del buque y presuntamente bajo amenazas de intervención y asalto por la Guardia Civil, Sasemar toma el control del buque remolcándolo al Puerto exterior de A Coruña de Punta Langosteira.

Tras ser atracado en Punta Langosteira el Capitán del Buque de Salvamento Don Inda, Jesús Ribera, dio el correspondiente parte al Juzgado Marítimo de Incidencias de Ferrol, cuya instrucción esta en curso en este momento, según ha podido saber Pladesemapesga el magistrado ya requirió toda la documentación y grabaciones al centro zonal de Finisterre.

Sasemar coacciona y presiona presuntamente al Capitán del Don India y a su tripulación para que no reclamen el rescate al amparo de la Ley Auxilio y Salvamento en la Mar del año 1962 que como mínimo les correspondería el 10% del valor de la carga y del buque-portacontenedores.

Tras varios procesos presuntamente de presión y manipulación de los responsables de Sasemar al más alto nivel y requerir al capitán del Buque Don Inda Sr Jesús Rivera con más de 30 años de servicios como capitán, para que retirara el parte de Salvamento al Juzgado Marítimo de Ferrol, presiones estas que ha sido infructuosas ya que el Capitán a día de hoy no cedió a las mismas y no retiró el citado parte de Salvamento, cuya cuantía podría manejarse alrededor de los 200 millones de Euros (Ley Auxilio y Salvamento en la Mar del año 1962) cerrándose extraoficialmente el acuerdo de salvamento por 65.000 Euros, quedando en la más evidente sospecha los más de 199.935.000 euros que le correspondía a Sasemar y la tripulación del Don Inda por remolcar el portacontenedores hasta el Puerto Exterior de A Coruña.

Curiosamente en PLADESEMAPESGA sorprende esta decisión, “apaño” y desprecio de la multimillonaria cifra del rescate por una entidad bajo la quiebra técnica con un “agujero de más de 50 millones de euros” y en las mismas fechas cerrando un crédito de más de 40 millones de euros para el rescate del buque-factoría ruso Oleg Naidemov en Canarias y hoy sin explicación a los ciudadanos y desaparecidos....Nada se sabe si ha sido retirado el fuel, si han finalizado las maniobras de sellado o recuperación y con el Fiscal de las Palmas archivando la causa antes de las elecciones generales del 20 de Diciembre, un fiscal inmerso en dirigir foros y ponencias que reciben ayudas económicas de entes relacionados con el rescate y siniestro del pesquero ruso Oleg Naidemov .

El ex Capitán del remolcador Don India en este momento se encuentra de baja médica tras el triste suceso del rescate y las presuntas coacciones para que retirara el parte de Salvamento del juzgado marítimo de Ferrol.

El Buque Don India se encuentra en este momento en unos astilleros, mientras su tripulación fue requerida a Vigo ante la presencia de 3 directores generales de Sasemar que les dieron una charla que versó sobre la recomendación para renunciar a cualquier petición de indemnización por el rescate lo que sigue.

Los tripulantes del buque de Sasemar ante la posible iniciativa para personarse en la causa junto al capitán y así poder recibir la parte de la indemnización que les pudiese corresponder por el rescate-remolcado del portacontenedores, fueron llamados a las dependencias de Sasemar y “presuntamente amenazados para que no se personaran en la causa y dejaran solo y aislado en el Parte de salvamento al capitán del Don Inda a merced del Juzgado Marítimo Militar, abandonando sus derechos ante el fuerte temor bajo amenazas encubiertas de que en otros casos similares fueron echados a la calle sin compasión.

Por ello no se entiende que el Sr pedrosa actuando en nombre de la entidad Sasemar, desprecie casi 200 millones de euros mínimo, que le corresponderían a la entidad según las leyes vigentes y que la negativa del Capitán del Buque de Salvamento Don Inda podría haber echado echa por tierra acuerdos en el “inframundo” de las negociaciones de los rescates marítimos, con anterioridad a su salida prevista del Gobierno del Estado el próximo día 20 de Diciembre de 2015 tras las elecciones generales de España, rescates y negociaciones estas totalmente prohibidas para Sasemar bajo acuerdos legales en España.

Liquidar y ejemplarizar con el “estorbo” en el jugoso negocio del rescate.

Ataque directo a los galones y sueldo del Capitán del Buque Don Inda tras 30 años de servicio con una hoja impecable y trayectoria de servicios digna de un general, los altos cargos políticos y entre ellos el Sr Valero y Sr Pedrosa, hoja esta que han tirado por la borda rebajándole a Primer Oficial de Puente, por su negativa a retirar el parte de Salvamento en el Juzgado Marítimo.

Antecedentes y comportamientos de Sasemar que vienen haciendo historia en las reiteradas irregularidades, por su significado y contenido, hacemos referencia a;

[http://noticias.lainformacion.com/catastrofes-y-accidentes/accidentes-maritimos/pladesemapesga-
insta-a-fomento-a-investigar-sin-demora-la-actuacion-en-el-caso-del-buque-
fedra_rmP0YzG5PZwNkpLZQnyR66/](http://noticias.lainformacion.com/catastrofes-y-accidentes/accidentes-maritimos/pladesemapesga-insta-a-fomento-a-investigar-sin-demora-la-actuacion-en-el-caso-del-buque-fedra_rmP0YzG5PZwNkpLZQnyR66/)

Pladesemapesga, ruega a la Ministra de Fomento, "de conformidad con el derecho internacional", que se tomen, "las medidas apropiadas para que cesen las amenazas de peligro para las costas españolas".

Pladesemapesga insta a Fomento a investigar "sin demora" la actuación en el caso del buque 'Fedra' donde Sasemar al no haber "tajada" del rescate

EUROPA PRESS. Pladesemapesga insta a Fomento a investigar "sin demora" la actuación en el caso del buque 'Fedra'

Martes, 02 de octubre del 2012 - 17:10

Pladesemapesga, donde se encuentra integrado el Grupo de Expertos No Gubernamentales del Sistema Mundial de Socorro, ha instado a la ministra de Fomento, Ana Pastor, a que "sin demora" abra una investigación sobre la actuación del Remolcador de Salvamento 'Clara Campoamor' en la

toma de remolque del buque 'Fedra' —que se partió en dos en 2008 tras varar en Gibraltar con 35.000 toneladas y 30 personas a bordo— al aportar el informe técnico de Gibraltar "nuevas y esclarecedoras pruebas".

Fuentes de la plataforma han señalado a Europa Press que "sorprende" que la Comisión de Investigación de España publicara en su página web que sería el país de bandera del buque 'Fedra' (Liberia) quien se haría cargo de la investigación, "cuando en realidad a quien correspondía era a Gibraltar, desentendiéndose de esta forma de todo tipo de responsabilidades, a pesar de que el ordenamiento jurídico español deja bien claro que España tenía intereses de consideración, como así se demostró, no solo por la participación de unidades aéreas y marítimas de salvamento sino también por la contaminación que afectó a las costas andaluzas".

Ante la "reincidencia" de estas actuaciones, Pladesemapesga, ruega a la Ministra de Fomento, "de conformidad con el derecho internacional", que España exija a los Capitanes y sus Navieras, dentro del plazo determinado establecido, "las medidas apropiadas para que cesen las amenazas de peligro para las costas españolas", recordándole, además, que el Ministerio de Fomento "debería hacer uso de su autoridad adoptando las medidas de respuesta que exija la amenaza, aún en los casos en los que no haya un problema real de daños o contaminación". Por último, consideran "de suma urgencia" que el sector marítimo y la opinión pública conozcan la "palmaria omisión de responsabilidades" de la cadena de mando de la Dirección General de la Marina Mercante y Sasemar en la gestión de este siniestro marítimo "al no remediar, ejecutando el ordenamiento jurídico nacional e internacional, una situación de altísimo riesgo para vidas y bienes".