



RESPUESTA DEL GOBIERNO

(184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/11

05/12/2019

1150

AUTOR/A: REGO CANDAMIL, Néstor (GPlu)

RESPUESTA:

En relación con las cuestiones realizadas, y con carácter previo a su contestación particularizada, resulta necesario reseñar que el buque “BLUE STAR” salió de la varada el pasado día 10 de diciembre sin que se haya producido contaminación alguna. A día de hoy el “BLUE STAR” se encuentra atracado en el Puerto de Ferrol.

Como nota aclaratoria respecto al horario, se hace constar que las siglas UTC se refieren al tiempo universal coordinado que en España, desde el último domingo de octubre hasta el último domingo de marzo, es de una hora menos que la hora local.

Pasando a la contestación de las preguntas, se indica que en fecha 22 de noviembre de 2019, a las 21.25 horas UTC, el controlador de guardia del Centro de Coordinación de Salvamento de A Coruña (CCS Coruña) observó, a través del AIS (Sistema de Identificación Automática) del buque “BLUE STAR”, que éste salía de la ría de Ares tras garrear el ancla en el fondeadero. Dicho movimiento no había sido notificado previamente por el buque “BLUE STAR”.

Al observar la pérdida de velocidad del buque “BLUE STAR”, desde el CCS Coruña se intentó contactar con el buque vía VHF Ch 10 y 16 en repetidas ocasiones sin resultado. La decisión del capitán del “BLUE STAR” era esperar en la mar a la mejora de las condiciones meteorológicas. A las 21.29 horas UTC se recibió en el CCS Coruña llamada del “BLUE STAR” acusando recibo de las comunicaciones intentadas desde el CCS Coruña y trasladando que volvería a llamar. El controlador del CCS Coruña inmediatamente movilizó al buque de salvamento “MARÍA PITA” antes de que se recibiera la llamada solicitando asistencia del buque “BLUE STAR”. Fue a las 21.33 horas UTC, cuando el “BLUE STAR” reportó fuego en la máquina y solicitó asistencia. Desde el CCS Coruña se informó al “BLUE STAR” que el buque de salvamento ya había sido movilizado previamente.



El AIS del buque “BLUE STAR” estaba en funcionamiento, se hizo el seguimiento del trayecto por parte del CCS Coruña y funcionaron correctamente los sistemas de notificación de buques y de organización y seguimiento del tráfico marítimo. El seguimiento de la emergencia fue continuo y se tuvo conocimiento de la embarrancada en tiempo real. A las 21.45 horas UTC, el “BLUE STAR” reportó que había fondeado de nuevo el ancla, pero que estaba garreando y que el fuego en la máquina se hallaba bajo control. Los medios movilizados desde el CCS Coruña fueron el buque de salvamento “MARÍA PITA”, el remolcador del Puerto de Ferrol “HOCHO”, la embarcación de intervención rápida “SALVAMAR BETELGEUSE” y el helicóptero de salvamento “HELIMER 401”.

Se reitera que el buque “BLUE STAR” se puso en contacto con el CCS Coruña antes de su embarrancamiento; contactó a las 21.29 horas UTC y mediante VHF, y a las 21.33 horas UTC reportó sobre el incendio declarado a bordo. A las 21.29 UTC, el buque de salvamento “MARÍA PITA” fue movilizado, movilización ordenada cuatro minutos antes de tener conocimiento el controlador de la existencia del incendio en la máquina del “BLUE STAR” y de que fuese solicitada la asistencia. El buque “BLUE STAR” embarrancó a las 22.37 horas UTC, y a pesar de que la movilización del “MARÍA PITA” fue ordenada antes de que el “BLUE STAR” solicitara la asistencia; no hubo tiempo material para que el buque de salvamento llegara al “BLUE STAR”.

El embarrancamiento del “BLUE STAR” impidió la inspección submarina del casco, procediéndose al estudio de sus tanques de lastre y combustible desde el interior del buque. Se advirtió que gran parte de los tanques de agua de lastre se encontraban dañados y comunicados con el agua de mar. La cámara de máquinas, los tanques de carga (vacíos) y los tanques de combustibles y lubricantes permanecieron intactos durante toda la operación. Personal de Salvamento Marítimo embarcado en el “BLUE STAR” realizó la inspección de manera inmediata tras la extinción del incendio declarado a bordo.

La inspección submarina ha sido efectuada en cuanto ha resultado posible por buzos contratados por los intereses del buque a la arribada del “BLUE STAR” al Puerto de Ferrol. Sus informes confirman las hipótesis operativas barajadas hasta ese momento.

La legislación vigente permite la actuación directa e inmediata de la Administración en caso de urgencia, con objeto de acometer una primera intervención en caso de que exista un riesgo inminente que requiera una intervención inaplazable. Sin embargo, de acuerdo con la legislación nacional, el armador del buque está obligado a dar respuesta, previa presentación de los correspondientes planes de salvamento y descontaminación ante las autoridades marítimas; en este caso, la Dirección General de la Marina Mercante y sus Capitanías, que los deben aprobar. Sobre esta cuestión, la Ley 14/2014, de 24 de julio, en su artículo 361, 1, prescribe que “las partes interesadas podrán contratar las condiciones del salvamento libremente, sin más límite que su obligación inderogable de actuar con la diligencia





necesaria para evitar o reducir al máximo los daños al medio ambiente.” Es decir, el armador tiene la facultad de contratar a la empresa que considere oportuno para acometer las operaciones, con el único requisito de la aprobación de la Capitanía Marítima de la Dirección General de la Marina Mercante.

La relación entre las Administraciones afectadas por la situación fue constante y fluida en todo momento.

Todas las inspecciones a las que había sido sometido el buque fueron satisfactorias, y contaba con autorización de entrada en el Puerto de A Coruña.

La investigación a realizar para esclarecer las circunstancias del accidente corresponde a la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (CIAIM), según prevé el artículo 265 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, y por el Real Decreto 800/2011, de 10 de junio, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes marítimos y la Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos.

Madrid, 06 de febrero de 2020