

A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Al amparo de lo establecido en el Reglamento de la Cámara, **David Carracedo** diputado por Bizkaia del Grupo Parlamentario Confederal **Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea**, presenta la siguiente pregunta relativa **sobre el incumplimiento por parte del buque Bahri Jazan de la normativa de seguimiento y de información de buques en aguas españolas al navegar con el Sistema de Identificación Automático (SIA) sin emitir señal mientras entraba a puerto a pesar de transportar mercancías peligrosas (armamento)**, dirigida al Gobierno para la que se solicita respuesta escrita.

Ayer, miércoles 26 de Septiembre el buque Bahri Jazan, cuya naviera ha realizado numerosos transportes de armas a Arabia Saudí, amarró en el puerto de Santander.

Según la información extraída de las aplicaciones profesionales de seguimiento marítimo terrestres y satelital (respectivamente vesselfinder y Ship Info) hay un lapso de tiempo en el que no hay datos del SAI del buque **Bahri Jazan**. Se pierde su posición a 8 millas náuticas del puerto de Santander y vuelve a figurar su posición, ya atracado en el puerto de Santander.

Esta información fue confirmada al diputado David Carracedo en conversaciones telefónicas con el servicio de salvamento marítimo (con las sedes de Madrid y Santander) mantenidas mientras el sistema del buque estaba desconectado. Me aseguraron que se estaban tomando las medidas oportunas para evitar el peligro que suponía.

El buque **Bahri Jazan** transporta armamento a Arabia Saudí sin que, a nuestro entender, se pueda garantizar que dicho armamento no será usado contra población civil en la guerra del Yemen, violando los derechos humanos fundamentales.

El Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo, obliga a la circulación de buques en aguas españolas con el sistema SAI (en castellano Sistema de Identificación Automática) **conectado en todo momento** (artículo 6). El incumplimiento de esa obligación es, conforme al Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, **una infracción grave contra la ordenación del tráfico marítimo** (artículo 307.3.o), siendo la sanción prevista para la misma la de **multa de hasta Ciento Veinte Mil Euros** (artículo 312.2.c)

Entendiendo que garantizar la seguridad de las personas es una de las prioridades de las administraciones, y en **aplicación de la normativa que he citado se pregunta:**

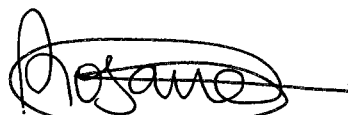
- ¿Ha incoado el gobierno, a través de los órganos competentes, expediente sancionador por navegar sin el sistema de señalización conectado?
- De haberse incoado expediente, ¿cuál es el importe de la multa propuesta?
- De no haberse incoado expediente, ¿cuál es la explicación para no iniciar un expediente por infracción grave contra la ordenación del tráfico marítimo?

Hago constar, que no estoy preguntando sobre la aplicación del Real Decreto 1737/2010, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles. Por lo tanto ruego que me respondan a lo que estoy preguntando. Cito dos reales decretos y formulo unas preguntas muy concretas relativas a que un buque con mercancías peligrosas navegue sin el SAI conectado.

Madrid, Congreso de los Diputados, a 27 de Septiembre de 2018



José David Carracedo Verde
Diputado



Rosa Ana Alonso
Diputada