



## RESPUESTA DEL GOBIERNO

### (184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/38740, 184/38742

05/10/2018

105304, 105306

**AUTOR/A:** ALONSO CLUSA, Rosa Ana (GCUP-ECP-EM); CARRACEDO VERDE, José David (GCUP-ECP-EM)

### RESPUESTA:

En relación con el asunto interesado, se señala que la designación del atraque del buque BAHRI JAZAN se realizó, tal y como establece el Real Decreto 145/1989, de 20 de enero, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas en los Puertos, en un muelle que cumple las condiciones establecidas en su artículo 18: “En los puertos obligados al cumplimiento de este reglamento, se habilitará por el órgano rector del puerto, dentro de la zona de servicio del puerto y en los puntos más alejados y aislados posible de los de frecuente trabajo o de núcleos habitados, un atraque destinado con preferencia a los buques que operen con mercancías peligrosas.”.

La designación de atraque del buque BAHRI JAZAN, en aquellas escalas en las que carga mercancías peligrosas incluidas en la Clase 1 del Código IMDG (Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas), se realizará siempre teniendo en cuenta lo establecido en la normativa aplicable respecto a la admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas en los puertos, y en la Instrucción Técnica para la admisión y manipulación de mercancía peligrosas de la clase 1 en el Puerto de Santander, en la que se establecen las condiciones de seguridad que se deben observar durante la carga o descarga de esa clase de mercancías peligrosas, aprobada por la Dirección del Puerto de Santander con fecha 25 de septiembre de 2016.

Por otra parte, preciso tener en cuenta que aparte de los contenedores con mercancía catalogada como peligrosa, el buque también fue cargado con otro tipo de mercancía general, principalmente RoRo.

Inicialmente, el buque tenía previsto dar comienzo a sus operaciones de carga en el Puerto de Santander a las 14 horas y finalizarlas a las 21 horas del día 26 de septiembre de 2018, previsión razonable teniendo en cuenta la carga a manipular y la experiencia de escalas anteriores de buques de esta naviera.



Pero antes del comienzo de esas operaciones, el buque consideró necesario proceder a una remoción de la mercancía que ya iba a bordo, lo que supuso un notable retraso del inicio previsto de la carga de los contenedores. Por este motivo, fue preciso aplicar las medidas de seguridad previstas en el citado Real Decreto 145/1989 de no mantener almacenamiento de mercancías peligrosas en el puerto, lo que obligó a trabajar de forma continuada hasta terminar el embarque a las 5,15 horas del día 27 de septiembre de 2018 y dar la autorización de salida inmediata al buque.

El buque tenía previsto finalizar la carga antes de que anoheciera, pero debido a la remoción que se realizó de la carga a bordo del buque, inicialmente no prevista, esto no fue posible. Por lo tanto, se permitió trabajar hasta que terminasen las operaciones, ya que entre las medidas de seguridad previstas en el Real Decreto 145/89 se incluye no mantener almacenamiento de mercancías peligrosas en el puerto.

Para ello, se verificó que la empresa estibadora garantizase las condiciones de iluminación exigidas en el citado Real Decreto 145/89, para lo cual dispuso de dos grupos electrógenos que proporcionaron alimentación eléctrica a los focos que se colocaron en la zona de maniobra del muelle. Además, el alumbrado del muelle estuvo encendido con su máxima intensidad mientras se realizaba la carga.

Las Instrucciones de la Dirección del Puerto de Santander para realizar la carga de los contenedores al buque BAHRI JAZAN fueron facilitadas al Consignatario del buque, a través de la antedicha Instrucción Técnica para la Admisión y Manipulación de Mercancía Peligrosas de la Clase 1 en el Puerto de Santander, en la que se establecen las condiciones de seguridad que se deben observar durante la carga o descarga de mercancías peligrosas de la citada Clase 1, aprobada por la Dirección del Puerto de Santander con fecha 25 de septiembre de 2016. Se adjunta como anexo una copia de dicha Instrucción Técnica.

Las instrucciones a los vehículos que descargaron en el puerto se transmiten a través de la Policía Portuaria. La Autoridad Portuaria de Santander facilitó mediante correo electrónico el procedimiento para el acceso al puerto de los camiones que transportan los contenedores con mercancías peligrosas a la División de Operaciones.

La Autoridad Portuaria de Santander ni dispone ni tiene obligación de disponer de cuál era la procedencia de la carga y cuáles fueron las empresas encargadas de transportar la carga al Puerto de Santander.

Madrid, 26 de diciembre de 2018

