



## RESPUESTA DEL GOBIERNO

### (184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/17098

13/09/2017

46756

**AUTOR/A:** PASCUAL PEÑA, Sergio (GCUP-ECP-EM)

#### RESPUESTA:

En relación con la pregunta de referencia, se señala que en la información contenida en la solicitud de escala del buque MV Cheshire no se reflejaba la existencia de ningún tipo de residuo en su carga por lo que, a efectos portuarios, se trataba de mercancía no catalogada como mercancía peligrosa, en tránsito hacia la terminal de almacenamiento.

Efectuadas las preceptivas inspecciones de la carga del buque, por parte de la Capitanía Marítima de Motril, se determinó que ninguno de los productos contenidos se consideraba mercancía peligrosa a los efectos del código IMDG y del código de transporte ADR, ambos códigos marítimos internacionales de mercancías peligrosas, y el Reglamento (CE) nº 1272/2008.

El 12 de septiembre de 2017, la Autoridad Portuaria de Motril convocó a la Comisión de Tráfico y Seguridad Marítima, cuya función es asesorar a la Administración Marítima y Portuaria, al objeto de dar a conocer a la comunidad portuaria la operación con el buque MV Cheshire y recoger consejos y valoraciones relativas a la operativa de entrada y la estancia del buque en el Puerto de Motril (Granada).

Así, cabe indicar que se decidió adoptar una serie de medidas adicionales a las que normalmente se exigen para las solicitudes de escala y estancia de buque en puerto, que se detallan a continuación:

- Presencia en el atraque del buque de un trabajador del Servicio de Policía Portuaria durante las 24 horas al día, con la misión de controlar los accesos al buque y prevenir cualquier circunstancia inhabitual.

- Presencia durante 24 horas al día de un remolcador azimutal, adicional a los que normalmente operan en el puerto de Motril, que garantizaran las operativas normales y de emergencia que pudieran presentarse.



- Ubicación del barco en la parte más exterior del muelle de dique para que, de ser necesario y lo reclamase la Administración Marítima, la maniobra de desatraque y salida del puerto del buque pudiera realizarse de forma fácil y rápida.

- Compromiso de la compañía aseguradora del buque de que se responsabilizaba de los riesgos que pudieran derivarse del propio buque o de su carga.

- Al tratarse de un barco carente de fuerza automotriz, exigencia al Servicio de Practicaje de un plan de maniobra específico, aprobado por la Administración Marítima.

- Solicitud de un plan de descarga aprobado y certificado por la entidad clasificadora del buque representante de su bandera y por la Administración Marítima.

- Exigencia, en condiciones normales y en función del estado de la carga, de unos rendimientos mínimos de descarga de entre 2.500 y 4.000 Toneladas/día.

Por otra parte, se señala que a requerimiento de la Junta de Andalucía, la Autoridad Portuaria de Motril facilitó información ambiental relacionada con este buque y contestó a diversas preguntas formuladas por grupos ecologistas.

No existiendo protocolos específicos para este tipo de buques, se aplicaron los procedimientos generales establecidos en las normativas en vigor, que permiten afrontar casos como el del MV Cheshire.

En este sentido, la Autoridad Portuaria tiene en vigor el Plan de Autoprotección de las Instalaciones Portuarias, que actúa con los servicios de prevención y control de emergencias en los términos establecidos en la Norma Básica de Autoprotección (Real Decreto 393/2007, de 23 de marzo), que aborda la identificación y evaluación de los riesgos químicos y de seguridad industrial, las acciones y medidas necesarias para la prevención y control de los riesgos, así como medidas de protección y otras actuaciones a adoptar en caso de emergencia en el puerto.

Así, una vez verificadas por parte de la Administración Marítima las condiciones de seguridad del barco y de su carga, la Autoridad Portuaria no tuvo necesidad de activar dicho plan para el caso del MV Cheshire.

Por su parte, el procedimiento utilizado para la autorización del atraque es el establecido en la Orden FOM/1194/2011 de 29 de abril, por la que se regula el procedimiento integrado de escala de buques en los puertos de interés general.

Una vez obtenida la autorización de la Administración Marítima, la Autoridad Portuaria autorizó la entrada a Puerto, y por lo tanto la asignación de su atraque.

Por último, cabe señalar que, como se ha indicado, la carga no está catalogada como residuo, por lo que será almacenada en los almacenes previstos por la entidad receptora de la mercancía. A este respecto, hay dos operaciones previstas:





- a) Desestiba de la carga, operación que se está llevando a cabo en estos días conforme al plan de descarga validado por el Comité de Servicios Portuarios y aprobado por la Autoridad Portuaria.
- b) Tras la desestiba de la carga, reparaciones necesarias, requeridas por la entidad clasificadora, previas a la salida del buque.

Por lo tanto, todavía no puede facilitarse una estimación precisa de la duración de la estancia del buque en el Puerto de Motril.

Madrid, 28 de noviembre de 2017