



RESPUESTA DEL GOBIERNO

(184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/19998

14/11/2017

55432

AUTOR/A: FERNÁNDEZ GÓMEZ, Alexandra (GCUP-ECP-EM)

RESPUESTA:

En relación con el asunto interesado, se señala que el Estado español, tras el hundimiento del buque “Prestige”, se reforzó con más medios y personal tal como se reflejó en los sucesivos Planes Nacionales de Salvamento Marítimo.

Desde el 1 de enero de 2017 hasta el 31 de octubre de 2017, los buques que han navegado por el Corredor de Finisterre, han sido 30.278. Las mercancías registradas, según la clasificación de la Organización Marítima Internacional (IMO), corresponden a las clases 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 y 9. Durante el año 2017 (hasta 31 de octubre), no se había producido incidente reseñable alguno.

La estadística de los barcos que, transportando mercancías peligrosas, han transitado por el dispositivo de separación de tráfico de Finisterre desde el año 2002 hasta el presente, es la siguiente:

2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
12.578	13.053	13.229	14.069	14.115	14.431	14.347	13.485
2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017*
13.847	13.798	12.985	12.632	12.495	12.631	12.678	10.665

*Cómputo realizado hasta el 31/10/2017.

El dispositivo de separación de tráfico en España que más tráfico de buques con mercancías peligrosas ha registrado durante los 10 primeros meses del año 2017, ha sido el del estrecho de Gibraltar.

Cabe señalar que el Ministerio de Fomento mantiene en vigor con la Xunta de Galicia el Convenio de colaboración en materia de salvamento marítimo, lucha contra la contaminación marina y seguridad en el ámbito pesquero.

Asimismo, se informa que los medios y personal en la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR) durante la X legislatura se mantuvieron.



Cabe destacar que España cumple plenamente con los requisitos que la legislación europea, en concreto con la regulación actualmente en vigor recogida en la Directiva 2009/17/CE, sobre lugares de refugio.

La transferencia de competencias de lucha contra la contaminación procedente de los buques y de seguridad de la vida humana en la mar a las Administraciones locales o autonómicas implica, dado el porte de los medios y sistemas de lucha contra la contaminación, una significativa pérdida de eficacia y un considerable incremento del coste de mantenimiento y preparación de la respuesta ante los accidentes marítimos. Al contrario, la tendencia general en el mundo marítimo es la de agrupar en entidades supranacionales las capacidades de respuesta de las Administraciones marítimas, como de hecho viene sucediendo en el ámbito europeo a través de la Agencia Europea de Seguridad Marítima.

Madrid, 11 de enero de 2018