



A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Al amparo de lo establecido en el artículo 185 y siguientes del Reglamento del Congreso de los Diputados, el diputado NÉSTOR REGO CANDAMIL formula las siguientes preguntas dirigidas al Gobierno, para su respuesta escrita.

El pasado 22 de noviembre, el buque tanque con bandera de Malta “Blue Star”, construido en 2011, y con 16 tripulantes a bordo, encallaba en la costa de Ares. Este buque, procedente de Bilbao, y con destino al puerto de A Coruña (pantalán 1 de la terminal de REPSOL) se encontraba previamente fondeado en la ría de Ares cuando, por razones que se desconocen, y en el contexto de un fuerte temporal, se toma la decisión de emprender viaje en dirección al puerto de A Coruña. En el trayecto, el buque queda sin máquinas y a la deriva, perdiendo el control y acaba colisionando con la costa y varando en el lugar de As Mirandas.

El Blue Star no es un gran petrolero: es un buque quimiquero de apenas 128 metros de eslora por 19,50 de manga, relativamente nuevo, y perteneciente a la casa armadora Blue Star Chemical Carriers.

Afortunadamente para Galiza y su costa, el buque no portaba carga química, peligrosa o contaminante en su interior, pues las consecuencias podrían ser fatales para el ecosistema marino y su capacidad productiva. A la vista está la secuencia de despropósitos en tan corto espacio de tiempo:

1. Se desconoce que medidas se adoptaron desde Salvamento Marítimo, si es que se adoptó alguna, desde que el buque queda a la deriva hasta que finalmente embarranca en la costa.
2. Tras varios intentos frustrados de retirada del buque de su lugar de varada, utilizando

las oportunidades que concedían los momentos de pleamar, esta opción fue finalmente rechazada al romper las estachas de remolque. Por cierto, sin ninguna medida de precaución -barreras anticontaminación rodeando el buque, skimmers o sistemas de bombeo desde el mar, etc- en caso de vertido mientras se realizaban los intentos fallidos de remolque.

3. No se sabe en que momento se producen inspecciones submarinas para analizar el estado del casco del buque y los eventuales deterioros producidos. Este examen, obviamente, resulta imprescindible para barajar diversas hipótesis de rescate.

4. Las decisiones relativas á protección del ecosistema marino y de la actividad productiva pesquera y marisquera deben ser públicas, no vinculadas a los intereses privados de empresas de salvamento, de la casa armadora, ni de las aseguradoras. La gestión del "Blue Star" no puede ser un negocio. Sin embargo, el gobierno español "privatizó" nada menos que la gestión de la operación de rescate, permitiendo que la casa armadora contratase una empresa privada (la holandesa Smit Salvage, de infausto recuerdo durante la catástrofe del "Prestige") para hacerse cargo de la responsabilidad absoluta del proceso de rescate.

5. A día de hoy no se sabe lo que tiene previsto hacer con el buque ni el Gobierno español, ni la empresa privada de salvamento, ni el servicio público de salvamento.

6. Nada menos que ocho días después del embarrancamiento, el 30 de noviembre, dan inicio los trabajos de trasvase de las 110 tns de combustible del buque. Esta operación, que se demandó social y políticamente desde el primero momento, no fue considerada, y finalmente se ejecuta. La improvisación y falta de estrategia fueron pauta de actuación constante durante todo este proceso.

7. Sólo se informa de lo acontecido a través de notas de prensa, o declaraciones ante los medios de comunicación -por cierto, realmente desafortunadas- del Delegado de Gobierno español. En ningún caso se mantienen reuniones u otras vías de información con las cofradías, entidades o agrupaciones del sector pesquero y marisquero.

8. De las comunicaciones oficiales de Salvamento Marítimo se deduce que la relación con la Xunta de Galiza fue mínima, o en todo caso bajo criterios de jerarquización en los que la administración gallega mantiene un rol de obediencia sumisa, y de simple puesta a disposición de sus medios propios. Por ejemplo, según Salvamento Marítimo, participan en las reuniones para decidir que medidas se adoptan en relación con el rescate del buque y de su combustible, el Delegado del Gobierno, Secretaria General de Transporte, Director de Salvamento Marítimo, personal técnico de las autoridades portuarias, representantes de la casa armadora y de la empresa privada de salvamento subcontratada por ella. La administración pública gallega simplemente no existe en el proceso de toma de decisiones.

Estamos pues ante un nuevo accidente en un litoral tan castigado por este tipo de situaciones como el de la costa gallega. Precisamente por este motivo no se puede asumir nunca como normal, o inherente a la actividad marítima, la dramática repetición de este tipo de episodios. Muy al contrario, deben servir para extraer lecciones y conclusiones, con el fin de adoptar medidas correctoras en materia de seguridad marítima, realmente adaptadas a la realidad del litoral gallego, para evitar en la medida de lo posible la reproducción de hechos de esta naturaleza.

¿Por qué salió el buque de su fondeadero en Ares, cuando había alerta amarilla por la intensidad del viento, mar de fondo y olas de cinco metros?

¿Quién autorizó o permitió el movimiento del buque? Fue monitorizado o controlado su movimiento? ¿Se efectuó alguna comunicación, desde las capitanías marítimas de A Coruña y/o Ferrol, con el "Blue Star" en relación con la decisión de salir del denominado "fondeadero" de Ares y dirigirse al puerto de A Coruña?

¿Estaba en funcionamiento el Sistema de Identificación Automático (SIA) del Blue Star? ¿Se hizo seguimiento de su trayecto por parte de la administración marítima española? ¿Funcionaron correctamente los sistemas de notificación de buques y de organización y seguimiento del tráfico marítimo? En consecuencia, ¿qué medidas se adoptaron? ¿En qué momento se tiene conocimiento, o se prevé, la colisión del buque con tierra, y qué medidas se adoptaron?

¿Se recibió alguna llamada de socorro del “Blue Star” antes de su embarrancamiento? En caso positivo, ¿a qué hora, y por que método? ¿Que medidas se adoptaron por este motivo, y en qué momento? ¿Qué dispositivo de salvamento marítimo se activó, y a partir de qué momento en cada caso?

¿Qué evaluación se hizo sobre el estado del buque y su casco una vez varado? ¿y que indicaba? ¿En que momento se realizó?

¿En qué momento se producen las inspecciones submarinas a cargo de personal especializado? ¿Pertenece este personal a la administración pública, o a alguna empresa privada? Que información trasladan estas inspecciones en relación con las hipótesis operativas barajadas?

¿No es cierto que el actual marco legal (estatal e internacional) permite que sea el Estado, directamente, quien adopte las decisiones que tienen que ver con la gestión del accidente, y no -como se hizo- subcontratando una empresa privada holandesa de salvamento?

¿Qué relación institucional mantuvo el Gobierno español (Subdelegación, capitanías, Salvamento Marítimo) con la Xunta de Galiza durante todo este proceso?

¿De qué información dispone el Gobierno sobre la última inspección de buques realizada al “Blue Star? Se detectaron deficiencias en la embarcación?

¿Qué investigación objetiva y neutral se realizará para esclarecer los motivos y circunstancias que rodean el accidente marítimo del “Blue Star”?

Palacio del Congreso de los Diputados
Madrid, 4 de diciembre de 2019

A handwritten signature in black ink, consisting of a vertical line followed by a stylized, cursive 'N' and 'R'.

NÉSTOR REGO CANDAMIL
Diputado