

El Comisario europeo de Medio Ambiente señala al Gobierno de Gibraltar como responsable del daño ambiental del New Flame.

"Las autoridades son responsables de adoptar las decisiones que reduzcan al mínimo los riesgos para el entorno marino, y, en concreto, para el ecosistema que sustenta las pesquerías".



Bruselas. El pasado 25 de enero el eurodiputado de **Izquierda Unida Willy Meyer** presentó una pregunta escrita al Comisario de Medio Ambiente, el Sr. Dimas sobre el hundimiento del carguero New Flame en la bahía de Algeciras.

En concreto, Meyer se interesaba por las posibles consecuencias medioambientales que la decisión del gobierno gibraltareño de cortar el buque en dos podría tener. La Comisión ha contestado que *"los responsables de la toma de decisiones deben considerar las opciones de las que disponen para obtener los mejores resultados, si es necesario basándose en una evaluación de impacto que abarque las diferentes opciones técnicas. Si el pecio del New Flame siguiera constituyendo un riesgo de contaminación para la calidad del entorno acuático de las aguas costeras, la Comisión considera que las autoridades del Estado miembro responsable deberían considerar las implicaciones, a fin de promover los objetivos medioambientales establecidos en los instrumentos comunitarios e internacionales. Esas mismas autoridades son responsables de adoptar las decisiones que reduzcan al mínimo los riesgos para el entorno marino, y, en concreto, para el ecosistema que sustenta las pesquerías"*.

El Comisario de Medio Ambiente, a la demanda de información clara y transparente sobre la carga del buque el Sr Dimas ha informado al eurodiputado de que el buque llevaba una carga de 700 toneladas de combustible IFO 380.



En la respuesta, la Comisión también explica que *"el 31 de agosto de 2007, las autoridades españolas (Sasemar) pidieron a la AESM que prestara asistencia en relación con la intervención por un vertido operacional y, en concreto, con buques para la recuperación de hidrocarburos en el mar e imágenes de satélite. Se pidió a la AESM que adquiriese cualquier imagen de satélite disponible a través de CleanSeaNet para supervisar un posible escape de petróleo del buque dañado. Se compraron, procesaron y entregaron a las autoridades españolas 11 escenas de satélite junto con dos informes de CleanSeaNet en los que se evaluaba la zona afectada por el accidente"*.

En cuanto al suministro de un buque para la recuperación de hidrocarburos en el mar, las autoridades españolas pusieron en marcha el mecanismo comunitario de protección civil a fin de solicitar la movilización de uno de los buques de recuperación de hidrocarburos contratados por la AESM. De este modo, *"el Mistra Bay se movilizó el 31 de agosto de 2007 desde Malta con arreglo al contrato de intervención en caso de emergencia firmado entre las autoridades españolas y el armador del buque. La persistente inquietud de las autoridades españolas en relación con la contaminación que podía desprenderse de las operaciones de recate en curso ha llevado a prorrogar en repetidas ocasiones el contrato del buque de intervención contra la contaminación de la AESM para que permanezca en el lugar y supervise activamente el pecio"*.