



BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

VIII LEGISLATURA

Serie D:
GENERAL

25 de julio de 2006

Núm. 421

Otros textos

COMISIONES, SUBCOMISIONES Y PONENCIAS

154/000002 Subcomisión sobre el seguimiento de las consecuencias derivadas del hundimiento del «Prestige»; creada en el seno de la Comisión de Agricultura, Pesca y Alimentación.

Acuerdo de la Comisión por el que se aprueba con modificaciones el Informe.

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 97 del Reglamento de la Cámara, se ordena la publicación en el BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES del acuerdo de la Comisión de Agricultura, Pesca y Alimentación, relativo al Informe de la Subcomisión sobre las consecuencias derivadas del hundimiento del «Prestige», aprobado con modificaciones en su reunión del pasado día 28 de junio de 2006.

Palacio del Congreso de los Diputados, 18 de julio de 2006.—P. D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Manuel Alba Navarro**.

APROBACIÓN POR LA COMISIÓN DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACIÓN, EN SU SESIÓN DEL DÍA 28 DE JUNIO DE 2006, DEL INFORME DE LA SUBCOMISIÓN SOBRE LAS CONSECUENCIAS DERIVADAS DEL HUNDIMIENTO DEL «PRESTIGE»

I. Antecedentes y calendario de trabajo de la subcomisión sobre las consecuencias derivadas del hundimiento del «Prestige»

I.1 Antecedentes y creación de la Subcomisión

Con fecha 4 de junio de 2004 se presentó una solicitud de creación de una Subcomisión para el estudio de las consecuencias derivadas del hundimiento del «Pres-

tige», formulada por los Grupos Parlamentarios Socialista y Mixto. La citada solicitud fue admitida a trámite por la Mesa del Congreso de los Diputados y trasladada a la Comisión de Agricultura, Pesca y Alimentación.

La Comisión de Agricultura, Pesca y Alimentación, en su sesión del día 5 de octubre de 2004, acordó someter a la aprobación del Pleno la propuesta de creación de la mencionada Subcomisión. El Pleno del Congreso de los Diputados en su sesión de 25 de noviembre de 2004 y, al amparo de lo dispuesto en el Punto Segundo.1 de la Resolución de la Presidencia del Congreso de los Diputados de 26 de junio de 1996, acordó la creación de una Subcomisión sobre el seguimiento de las consecuencias derivadas del hundimiento del «Prestige» («BOCG», serie D, núm. 117, de 7 de diciembre de 2004) (Diario de Sesiones núm. 52) en los siguientes términos:

«A) Composición.

La Subcomisión estará integrada por tres representantes de cada uno de los Grupos Parlamentarios con más de cien Diputados en la Cámara y un representante por cada uno de los restantes Grupos Parlamentarios.

Adopción de acuerdos.

Los acuerdos se adoptarán con el criterio de voto ponderado, establecido en el artículo 52.3 del Reglamento.

Objeto de la Subcomisión.

El objeto de la Subcomisión será el siguiente:

1. Realizar una evaluación global del impacto económico de la catástrofe en el conjunto de la economía gallega y otras comunidades afectadas.

2. En particular, conocer la evolución del impacto sobre la economía pesquera y extractiva para aportar recomendaciones y afrontar los problemas creados en el sector por los vertidos del “Prestige”.

3. Analizar el impacto económico y social de las medidas aplicadas en relación con la catástrofe del buque “Prestige” y, singularmente, el cumplimiento de los criterios legalmente establecidos para la concesión de ayudas y subvenciones públicas.

4. El impacto ecológico sobre el medio marino y su evolución.

B) Duración:

El plazo para la realización de los trabajos de la Subcomisión será de dieciocho meses.

Conclusiones:

Las conclusiones definitivas serán debatidas y aprobadas inicialmente por la Subcomisión, y posteriormente por la Comisión, junto a los votos particulares que puedan formularse, publicadas en el BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES y comunicadas al Gobierno.

Sin perjuicio de lo anterior, las conclusiones provisionales que, en su caso, se adopten, tras su debate y votación, podrán ser trasladadas al Gobierno.»

I.2 Composición de la Subcomisión

La Subcomisión se constituyó el día 20 de diciembre de 2004, quedando integrada por los siguientes Vocales:

Manuel Ceferino Díaz Díaz	GS
María Elvira Cortajarena Iturrioz	GS
María Virtudes Monteserín Rodríguez	GS
Celso Delgado Arce	GP
Joaquín María García Díez	GP
María Jesús Sainz García	GP
Jordi Ramón Torres	GER-ERC
Josep María Guinart Sola	GC-CiU
Ángel Pérez Martínez	GIU-ICV
Iñaki Txueka Isasti	GV-EAJ-PNV
Luis Mardones Sevilla	GCC-NC
Olaia Fernández Davila	GMx

Fue elegido Coordinador de la Subcomisión el Excmo. Sr. D. Manuel Ceferino Díaz Díaz (Grupo Parlamentario Socialista).

Los siguientes ponentes fueron sustituidos a lo largo de las sesiones de la Subcomisión:

Don Ángel Pérez Martínez fue sustituido por D. Gaspar Llamazares Trigo (ambos del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds).

Don Josep María Guinart i Solà fue sustituido por D. Pere Grau i Buldú [ambos del Grupo Parlamentario Catalán (CiU)].

Don Celso Luis Delgado Arce (Grupo Parlamentario Popular) fue sustituido por D. Arsenio Fernández de Mesa Díaz del Río (Grupo Parlamentario Popular).

Al finalizar sus trabajos, la Subcomisión estaba integrada por los siguientes vocales:

Manuel Ceferino Díaz Díaz	GS
María Elvira Cortajarena Iturrioz	GS
María Virtudes Monteserín Rodríguez	GS
Arsenio Fernández de Mesa Díaz del Río	GP
Joaquín María García Díez	GP
María Jesús Sainz García	GP
Jordi Ramón Torres	GER-ERC
Pere Grau i Buldú	GC-CiU
Gaspar Llamazares Trigo	GIU-ICV
Iñaki Txueka Isasti	GV-EAJ-PNV
Luis Mardones Sevilla	GCC-NC
Olaia Fernández Davila	GMx

I.3 Solicitudes de comparecencia y documentación formuladas

En la sesión de constitución de la Subcomisión se acordó que el plazo de presentación de solicitudes de comparecencia y de documentación concluía el 15 de febrero de 2005. En la sesión de la Subcomisión de 23 de febrero se acordó ampliar el plazo de presentación de solicitudes de documentación al día 1 de marzo.

I.4 Sesiones celebradas por la Comisión o la Mesa de la misma

La Comisión celebró 21 sesiones, que suman un total de 70 horas y 47 minutos.

El trabajo de estas sesiones se distribuyó conforme al siguiente esquema:

Sesión de constitución de la Subcomisión del día 20 de diciembre de 2004.

Se declara formalmente constituida la Subcomisión.

Asimismo se acordó:

- 1.º Designar coordinador.
- 2.º Que el plazo de presentación de solicitudes de comparecencia y documentación el 15 de febrero de 2005.

Sesión de la Subcomisión del día 23 de febrero de 2005 (ordenación de los trabajos).

En la citada sesión se tomaron los siguientes acuerdos:

- a) Se elige como coordinador de la Subcomisión a D. Manuel Ceferino Díaz Díaz (Grupo Parlamentario Socialista) aplicando el criterio de voto ponderado.
- b) Se amplía el plazo de presentación de solicitudes de documentación al 1 de marzo.
- c) Celebrar sesión el miércoles 16 de marzo.

Sesión de la Subcomisión del día 16 de marzo de 2005 (ordenación de los trabajos).

Se adoptaron los siguientes acuerdos:

- a) Celebrar sesión de la Subcomisión el día 17 de marzo.
- b) Celebrar sesiones de comparecencias los días 13 y 14 de abril, 4 y 5 de mayo y 8 y 9 de junio.

Sesión de la Subcomisión del día 17 de marzo (ordenación de comparecencias).

En esa fecha se adoptaron los siguientes acuerdos:

- a) Convocar sesiones para celebrar comparecencias el 13 y 14 de abril, el 4 y 5 de mayo y el 8 y 9 de junio.
- b) Fijar el orden de comparecencias de los días 13 y 14 de abril, mañana y tarde.
- c) Fijar, los días 13 y 14, el orden de comparecencias de las siguientes sesiones.

Sesión de la Subcomisión del día 13 de abril de 2005 (comparecencias).

Durante la sesión comparecieron las siguientes personas:

- Expertos que participaron en las labores de recuperación para exponer su valoración sobre la situación actual desde la perspectiva medioambiental:

- Rafael Eimil Apenela. Jefe de la demarcación de costas de Galicia.
- Francisco Martín Gallego. Director General de Obras Hidráulicas de Cantabria.
- Pedro María Gil Sáenz. Director de Coordinación y Operaciones Remolques Marítimos, S.A. (REMASA).
- Xoan Nóvoa Rodríguez. Centro para la prevención y la lucha contra la contaminación marítima y del litoral.
- Miguel Rodríguez Ruzo. Delegación de TRAGSA.
- Victoria Rozados Fernández. Bióloga.

- Para exponer su valoración como científico de la actual situación medioambiental de las zonas afectadas por el «Prestige»:

- Emilio Fernández Suárez. Departamento de Ecología y Biología Animal.
- Javier Pereiro Muñoz. Subdirector General de Investigación del Instituto Español de Oceanografía.
- Covadonga Salgado Blanco. Subdirectora General del Centro de Control del Medio Marino de la Consellería de Pesca e Asuntos Marítimos. Xunta de Galicia.
- Manuel Soto Castiñeirás. Profesor del Área de Ingeniería Química Especialidad Ambiental.

No se celebró la comparecencia de Victoriano Urgorri. Director de la Estación de Biología Marina da Graña (Ferrol). Catedrático de Zoología Marina de la Universidad de Santiago.

Sesión de la Subcomisión del día 14 de abril de 2005 (comparecencias).

Durante la sesión comparecieron las siguientes personas:

- Para exponer su valoración como científico de la actual situación medioambiental de las zonas afectadas por el «Prestige»:

- Fiz Fernández Pérez. Investigador CSIC. Instituto de Investigaciones Marinas.
- Juan José González. Fernández. Instituto Español de Oceanografía de Vigo.
- Javier del Moral Hernández. Vocal Asesor del Secretario de Estado de Universidades e Investigación. Asesor del Comité Científico.
- Emilio Rodríguez Merino. Director Conservador en funciones del Parque Nacional Marítimo-Terrestre de las Islas Atlánticas.
- Adolfo Uriarte Villalba. Representante del Instituto Tecnológico Pesquero y Alimentaria del País Vasco (AZTI).

- Para valorar y realizar propuestas sobre la situación medioambiental desde la perspectiva de los grupos ecologistas:

- Martiño Nercellas Méndez. Federación Ecoloxista Galega (FEG).
- Xabier Vázquez Pumariño. ADEGA.
- Josep Figueras i Montané. Presidente de la ONGD Voluntarios sin Fronteras.
- Estanislao Fernández de la Cigoña y Núñez. Presidente de la Asociación Galega para a Cultura e a Ecoloxía Marino.

No se celebró la comparecencia de Joan Albaiges. CSIC. Comité Científico.

Sesión de la Subcomisión del día 20 de abril de 2005 (ordenación de los trabajos).

En la citada sesión se acordó solicitar a la Mesa de la Cámara autorización para celebrar las sesiones con presencia de los medios de comunicación social (Petición denegada el 26 de abril de 2005).

Sesión de la Subcomisión del día 4 de mayo de 2005 (comparecencias).

Durante la sesión comparecieron las siguientes personas:

- Para evaluar la situación medioambiental actual y contribuir a paliar los efectos de la catástrofe desde la perspectiva de las actuaciones programadas por la Administración General del Estado:

- Representantes del Ministerio de Medio Ambiente: Borja Heredia Armada. Jefe de Área de Acciones de Conservación.

- Representantes del Ministerio de Fomento: José Fernández Pérez. Director General de Costas. Presidente de Sasemar.

- Para evaluar la situación del medio productivo marino y realizar propuestas en relación con el mismo, desde la perspectiva del mundo científico:

- Alberto González-Garcés Santiso. Director del Centro Oceanográfico de Vigo.

- Adolfo Uriarte Villalba. Representante Instituto de Investigación Pesquera del País Vasco (AZTI).

- Ricardo Arnáiz Ibarrondo. Jefe de Servicio de la asesoría técnica de la Consellería de Pesca.

- Para evaluar la situación del medio productivo marino y realizar propuestas en relación con el mismo, desde la perspectiva de los expertos en Economía:

- Carlos Gabín Sánchez. Jefe de Servicio de Estudios Pesqueros.

- María do Carmen García Negro. Universidad de Santiago.

- María José Vázquez Rodríguez. Universidad de Vigo.

- Para evaluar la situación actual del entorno socioeconómico y realizar propuestas en relación con el mismo, desde la perspectiva de los estudiosos de la Economía:

- Xulio Pardellas de Blas. Universidad de Vigo.

- Pablo Ramil Rego. Universidad de Santiago.

No se celebró la comparecencia de Fernando González Laxe. Instituto Universitario de Estudios Marítimos. Universidad A Coruña.

Sesión de la Subcomisión del día 5 de mayo de 2005 (comparecencias).

Comparecieron:

- Para evaluar la situación actual del entorno socioeconómico y realizar propuestas en relación con el mismo, desde la perspectiva de los estudiosos de la Economía:

- Pedro Arias Veira. Universidad de Santiago.

- Xuan Ramón Doldán. Universidad de Santiago.

- Albino Prada Blanco. Universidad de Vigo.

- Eduardo Allende Echevarrieta.

- Para evaluar la situación actual del entorno socioeconómico y realizar propuestas en relación con el mismo, desde la perspectiva de los responsables institucionales:

- José Manuel García Martínez. Alcalde de Carnota.

- Alberto Blanco Rodríguez. Alcalde de Muxía.

- Juan Bautista Santos. Alcalde de Camariñas.

- José Manuel Traba Fernández. Alcalde de Fisterra.

- Antón Carracedo Sacedón. Alcalde de Laxe.

- Paz Fernández Felgueroso. Alcaldesa de Gijón.

- Dolores Alvarez Campillo. Alcaldesa de Llanes.

- Puerto Gallego Arriola. Alcaldesa de Santoña.

- Gonzalo Piñeiro García-Lago. Alcalde de Santander.

- Asensio Martínez Cobián. Alcalde de Villaviciosa.

Sesión de la Subcomisión del día 21 de septiembre de 2005 (ordenación de trabajos).

Se adoptaron los siguientes acuerdos:

- a) Solicitar convocatoria de sesión el día 28 de septiembre.

- b) Continuar la celebración de comparecencias.

Sesión de la Subcomisión del día 28 de septiembre de 2005 (ordenación de trabajos).

La Subcomisión aprueba la propuesta de calendario de comparecencias los días: 18, 19, 25 y 26 de octubre de 10:00 a 14:00 horas.

Sesión de la Subcomisión del día 18 de octubre de 2005 (comparecencias).

En la mencionada sesión tuvo lugar la comparecencia de las siguientes personas:

- Para evaluar la situación actual y paliar los efectos de la catástrofe y sus consecuencias para la salud desde la perspectiva de expertos en la materia:

- Jesús Carbajosa Menéndez. Psicólogo Marino.
- Miguel Anxo García Álvarez. Psicólogo.
- Luis Díaz Cabanela. Médico.
- Miguel Porta Serra. Coordinador del Grupo de Epidemiología Clínica y Molecular del Cáncer del Instituto Municipal de Investigación Médica de Barcelona y Profesor titular de la Universidad Autónoma de Barcelona.

- Para evaluar la situación actual del medio productivo marino y realizar propuesta en relación con el mismo desde la perspectiva de los sectores productivos afectados:

- Juan María López Álvarez. Secretario General de la Federación de Cofradías de Pescadores de Galicia.

- Francisco Iglesias Prol. Representante de la Coordinadora de Cofradías de Pescadores afectadas por el «Prestige».

Sesión de la Subcomisión del día 19 de octubre de 2005 (comparecencias).

Celebración de las siguientes comparecencias:

- Para evaluar la situación actual del medio productivo marino y realizar propuesta en relación con el mismo desde la perspectiva de los sectores productivos afectados:

- Juan Dimas García. Presidente de la Federación de Cofradías de Pescadores de Asturias (219/372).
- Tomás Cos Talledo. Presidente de la Federación de Cofradías de Pescadores de Cantabria (219/373).
- Iñaki Zabaleta Bilbao. Presidente de la Federación de Cofradías de Pescadores de Vizcaya (219/374).
- Jaime Tejedor Uranga. Presidente de la Federación de Cofradías de Pescadores de Guipúzcoa (219/375).

Sesión de la Subcomisión del día 22 de noviembre de 2005 (comparecencias).

En la misma tuvo lugar las comparecencias de:

- Para evaluar la situación actual del medio productivo marino y realizar propuesta en relación con el

mismo desde la perspectiva de los sectores productivos afectados:

- Dolores Bermúdez Rodríguez. Presidenta de la Asociación de Profesionales del marisqueo a pie de Galicia. AREAL.

- Juan Manuel Gómez Leis. Presidente de la Cofradía de Pescadores de Lira.

- Pablo Villar Martínez. Gerente de la Cofradía de Pescadores de Cangas de Morrazo.

- Eduardo Míguez López. Adjunto Dirección de Porto de Celeiro, S.A.

Las siguientes personas excusan su asistencia a través de correo electrónico:

- José Cacabelos Rico. Representante de la Asociación de Productores de Rodaballo (AROGA).

- José Daporta Fernández. Presidente de la Asociación gallega de empresarios de depuradoras de moluscos.

Sesión de la Subcomisión del día 23 de noviembre de 2005 (comparecencias).

En esa fecha se celebraron las comparecencias siguientes:

- Para evaluar la situación actual del entorno socioeconómico y realizar propuestas en relación con el mismo desde la perspectiva de los sectores afectados:

- Xoan Maria Castro Paz. Secretario General del Sindicato Nacional de Comisiones Obreras de Galicia.

- Xavier Aboi Pérez. Representante de la Confederación Intersindical Galega (CIG).

- Enrique Negueruela Cortés. Técnico de empleo.

- Para evaluar la situación actual del medio productivo marino y realizar propuesta en relación con el mismo desde la perspectiva de los sectores productivos afectados:

- José Gabín Martínez. Presidente de la Federación de Empresarios da Costa da Morte (FECOM).

- José Antonio Bretón de la Cal. «Isidro da Cal. Empresa Comercializadora».

La celebración de la comparecencia del Representante Sindicato UGT-Galicia no se celebra porque el compareciente no se ha presentado.

Sesión de la Subcomisión del día 14 de diciembre de 2005 (comparecencias).

En esta sesión tienen lugar las siguientes comparecencias:

- Para formular propuestas de futuro desde la perspectiva del mundo científico:

- Juan José González Fernández. Investigador del Instituto Español de Oceanografía.

- Antonio Figueras Puerta. Director del Instituto de Investigaciones Marinas (CSIC).

- Miguel Ángel Remón. Ex-Vicepresidente Ejecutivo de Repsol.

- Para exponer las propuestas de futuro realizadas por la Administración:

- Francisco Ramos Corona. Jefe Área de Seguridad de la Dirección General de la Marina Mercante. Representante Ministerio de Fomento.

- Rafael Eimil Apenela. Jefe de la Demarcación de Costas. Representante Ministerio de Medio Ambiente.

- José Manuel Sánchez Morá. Sbdirector General del Caladero Nacional de la Secretaría General de Pesca Marítima. Representante Ministerio Agricultura Pesca y Alimentación.

Sesión de la Subcomisión del día 20 de diciembre de 2005 (comparecencias).

En esa sesión comparecieron ante la Subcomisión:

- Como expertos en seguridad marítima para que realice una evaluación de los riesgos existentes:

- Francisco Alonso Lorenzo. Técnico de Fomento.

- Rafael Lobeto Lobo (Abogado maritimista).

- Vicente Pérez Muñozurri (Meteogalicia).

- José Vicente Tarazona Lafarga.

- Joan Zamora Terrés. Capitán de la Marina Mercante. Doctor en Marina Civil. Director del Centro de Logística y Servicios Marinos de la Universidad Politécnica de Cataluña.

Sesión de la Subcomisión del día 21 de diciembre de 2005 (comparecencias).

Comparecieron ante la Subcomisión:

- Como expertos en seguridad marítima relativa a los medios y protocolos utilizados en la tragedia:

- Angel del Real Abella. Capitán Marítimo de A Coruña.

- Felipe Louzan Lago. Escuela Marina Civil.

- Joaquín Manuel Maceiras Saborido. Coordinador de Salvamento Marítimo de Fisterra.

- José Manuel Pérez-Vega Artime. Centro de Tráfico Marítimo de SASEMAR.

Manifiestan su deseo de no comparecer y piden disculpas:

- José Luis López Sors González, Director General de la Marina Mercante en el 2002.

- Enrique Fernández Pérez. Director de Salvamento Marítimo de Asturias.

Sesión de la Subcomisión del día 14 de marzo de 2006 (comparecencias).

Comparecieron:

- Como expertos en seguridad marítima relativa a los medios y protocolos existentes en 2006:

- Felipe Martínez Martínez. Director General Marina Mercante y Presidente SASEMAR.

- Purificación Morandeira. Responsable Centro de Coordinación A Coruña.

- Antón Salgado Clavo. Técnico Comunicaciones Marítimas.

Sesión de la Subcomisión del día 22 de marzo de 2006 (comparecencias).

Tienen lugar las siguientes comparecencias:

- Para evaluar los medios necesarios para evitar futuras tragedias marítimas desde la perspectiva de expertos en seguridad marítima:

- Máximo Molinuevo Ruibio. Capitán Marina Mercante. Ex-Presidente ASPROMAR.

- José Figueira Galbán. Profesor de Seguridad Marítima. Ex-Presidente del Consello Regulador do Mexillón.

- José Antonio Madiedo Acosta. Presidente de la Asociación Española de la Marina Civil.

Disculpan su asistencia a esta sesión y a sesiones posteriores:

- Michel Guirin. Le Cedre (Centro de documentación, búsqueda y experimentación sobre las poluciones accidentales en las aguas).

- José Manuel Martínez Mayán. Profesor de Seguridad Marítima y lucha contra la Contaminación.

- Esteban Pachá Vicente. Organización Marítima Internacional.

- Carlos Martínez Buján. Catedrático de Derecho Penal.

- José Luís Goñi Echevers. Abogado maritimista.

- Ignacio Arroyo Martínez. Catedrático de Derecho Mercantil. Universidad Autónoma de Barcelona.

Sesión de la Subcomisión del día 28 de marzo de 2006 (comparecencias).

Se celebra la comparecencia de Ramón Fernández-Guerra Fernández. Profesor de Derecho Mercantil, para evaluar las responsabilidades y respuestas internacionales que tuvieron lugar en relación con la catástrofe.

Al término de las comparecencias, el coordinador informó del inicio de plazo para la elaboración de las conclusiones. Tras sucesivas prórrogas, el plazo concluyó el 8 de junio de 2006 a las 20:00 horas.

II. Introducción

Esta Subcomisión fue creada con el fin de conocer la realidad de los daños originados por el naufragio del buque «Prestige», orientándose los trabajos de la misma no sólo a examinar el problema ocasionado al ecosistema por la marea negra originada, sino también a analizar el impacto económico y social en las comunidades afectadas, así como las medidas preventivas y medios marítimos de salvamento necesarios.

De este modo, se pretendía estudiar los problemas y necesidades detectadas con el fin de trasladar a las Instituciones Públicas competentes elementos de juicio suficientes para articular soluciones estructurales a corto, medio y largo plazo.

Los acontecimientos que sucedieron durante los días en que se produjo el accidente y posterior naufragio del buque «Prestige» fueron seguidos con gran preocupación por la sociedad española en general y, en particular, por la gallega, que tenía vivo en la memoria el recuerdo de otros naufragios y diferentes desastres ecológicos producidos en los últimos 30 años, entre los que podemos destacar los del «Egean Sea», «Cason» y «Urquiola».

Todos ellos causaron daños en las costas gallegas, pero las consecuencias derivadas de la catástrofe del «Prestige» han supuesto un cambio cualitativo en la forma de abordar este tipo de siniestros. Cambio cualitativo porque ha afectado a un mayor número de kilómetros de costa que ningún otro desastre anterior; cambio cualitativo por la movilización que supuso de la sociedad y, en especial, de la juventud gallega por la recuperación de sus costas, por el apoyo solidario y decidido del resto de la juventud española que desde todos los puntos de la geografía se volcó, con el único límite de la capacidad organizativa de la Administración para su aprovisionamiento y recepción; cambio cualitativo porque, por primera vez, el impacto gravitaba sobre toda la sociedad gallega; cambio cualitativo porque los mecanismos de respuesta del Estado se vieron desbordados en sus diferentes aspectos para luchar contra la catástrofe.

Dos años y medio después del desastre, empezaron los trabajos de esta Subcomisión del Congreso de los Diputados, con el objeto de escuchar la voz de los testigos de los acontecimientos y con la finalidad de averiguar la magnitud de los daños sufridos, el grado de reparación producido y las perspectivas y compromisos de futuro, asumiendo la responsabilidad, como representantes electos de la soberanía popular, de analizar un desastre ecológico en profundidad.

Se trata de atender el clamor social: buscar los caminos de la verdad para que en el futuro un desastre simi-

lar pueda ser evitado o reducido, en la medida que sea humanamente posible. Ése fue el grito de la sociedad gallega y que hizo suyo una buena parte la juventud española.

Ha sido preciso prestar atención a todos los elementos que incidieron en la catástrofe: desde sus causas, entre las que cabe citar la actuación irresponsable de algunos armadores, hasta sus consecuencias, como los gravísimos daños ecológicos. Un análisis que implica discurrir desde el desconcierto inicial en las acciones contra la marea negra, hasta cómo evitar que ello vuelva a ocurrir. Desde el análisis de las posibles deficiencias de gestión hasta la elaboración de las propuestas para que no se vuelvan a producir en el futuro; desde las actuaciones para indemnizar a los afectados hasta las políticas de creación de capital medioambiental y social.

Debe, asimismo, precisarse que las subvenciones y ayudas paliar el deterioro económico de los perjudicados pero no solucionan los daños medioambientales, cuyas consecuencias tienen unas secuelas temporalmente largas como desastres ecológicos. Por todo ello, teníamos el mandato de investigar los caminos no sólo para procurar una reparación completa, sino también la recuperación de los daños medioambientales y la recuperación de las expectativas razonables que tienen los ciudadanos a la seguridad de su entorno.

Nos comprometimos, en consecuencia, a:

- Elaborar conclusiones que sirvan para llegar a acuerdos positivos y efectivos que posibiliten la toma de decisiones por parte de las Administraciones Públicas afectadas, no sólo para paliar los efectos de la catástrofe, sino también para tomar medidas que eviten futuros desastres.
- Elaborar propuestas de medidas necesarias para instar la modificación del marco estructural externo que condiciona la navegación marítima actual en el ámbito internacional.
- Elaborar propuestas para contrarrestar el impacto socioeconómico de la catástrofe del «Prestige» e impulsar el desarrollo económico de la Costa da Morte, una de las zonas más deprimidas y, al tiempo, con mayores potencialidades naturales de Galicia.

Éste ha sido el compromiso de la Subcomisión formada por parlamentarios de cada uno de los grupos políticos presentes en la Cámara y como representantes de los ciudadanos, promoviendo la búsqueda de fórmulas nuevas que integren en la gestión de las medidas de recuperación a los afectados; escuchando a todos, a los trabajadores del mar, a la comunidad científica y a la ciudadanía en su conjunto, en definitiva, a todas las personas y entidades que han confluído en este espacio que se llama la Costa da Morte, y al que, una vez más, llegó una marea negra.

Esta Subcomisión agradece, asimismo, a los diferentes comparecientes sus aportaciones, sin las cuales

no hubiera sido posible el presente trabajo. A través de dichas personas se ha podido constatar las carencias existentes en el tratamiento de este tipo de catástrofes y las medidas para minimizar sus efectos y facilitar la más rápida recuperación del medio afectado, así como las repercusiones sobre el medio productivo, las políticas de prevención y lucha contra la contaminación, la seguridad marítima o el seguimiento de las consecuencias socioeconómicas de la catástrofe, incluidos sus efectos sanitarios, entre otras muchas cuestiones.

III. Cronología de una catástrofe

13 de noviembre de 2002. Llegan noticias del «Prestige»

Los servicios de salvamento acuden a una llamada de socorro del «Prestige» a las 15,15 horas. El petrolero con 27 tripulantes a bordo se encontraba a 28 millas náuticas (50 kilómetros) de Fisterra y presentaba una importante vía de agua. El fuerte temporal dificultó las tareas de rescate de la tripulación, que salió sana y salva.

Sin embargo, los tanques ya presentaban importantes daños, produciéndose en este primer momento un vertido de cinco millas náuticas de longitud. El buque corría grave riesgo de hundimiento. El buque se acercaba sin control hacia la costa.

14 de noviembre de 2002

Objetivo: Separar el buque lo más lejos posible de las costas gallegas ante la posibilidad de un embarrancamiento descontrolado. Una mancha de fuel de nueve kilómetros lo rodea: posteriormente se comprueba que la cantidad de fuel derramada por el «Prestige» en las primeras 20 horas estuvo comprendida entre 10.500 y 21.000 toneladas. Las circunstancias meteorológicas son desfavorables, ya que se repite el anuncio de temporal con vientos del oeste.

15 de noviembre de 2002

El «Prestige» es escoltado por la Armada que se encontraba apoyando las labores de rescate.

Una marea de varios miles de toneladas de fuel está ya muy cerca de la Costa da Morte. La empresa holandesa Smit Salvage, aproximadamente a las 2:00 a.m. se hace cargo del rescate. Se detecta la existencia de una grieta de 35 metros en el casco.

16 de noviembre de 2002. Primera marea negra

La marea negra llega a primeras horas de la mañana a las playas de la costa da Morte, entre Fisterra y Touriñán. Crece el riesgo de que el buque se parta en dos, después de haberse detectado importantes daños en la estructura del casco.

17 de noviembre de 2002

Los vertidos ya afectan a 190 kilómetros del litoral. En la Costa da Morte se habla ya de catástrofe ecológica y económica. El vertido se extiende desde Fisterra hasta Suevos, en Arteixo.

18 de noviembre de 2002

La rotura de un nuevo tanque del «Prestige» produce otra gran mancha del fuel frente a Corrubedo, que amenaza a una buena parte de la costa coruñesa, gravemente afectada con anterioridad. La Casa de los Peces de A Coruña se protege con barreras para salvar a las especies de su interior. La situación es de alerta máxima.

19 de noviembre de 2002. El «Prestige» se parte en dos y se va a pique

El petrolero finalmente se hunde a 130 millas náuticas (234 kilómetros) de Fisterra, a la altura de las Islas Cíes. La estructura se quebró en dos partes produciendo un nuevo vertido del fuel contenido en otros tanques distintos a los inicialmente afectados. Vientos del suroeste y olas de seis metros empujan un vertido de 10.000 toneladas hacia la costa.

20 de noviembre de 2002

300 kilómetros de costa dañada. Imágenes captadas por satélite muestran que Galicia se encuentra ante la mayor catástrofe ecológica de su historia.

21 de noviembre de 2002

Aparecen las primeras manchas de fuel en el lugar del hundimiento del «Prestige». Los expertos se temen que el combustible que permanece en los tanques pueda salir a la superficie. En aquellos momentos, se llegó a pensar que la carga que aun permanecía en el buque hundido podría ascender a más de 50.000 toneladas.

22 de noviembre de 2002

La Xunta de Galicia refuerza la protección de once espacios de alto valor natural, entre los que se encuentra el Complejo Dunar de Corrubedo. La marea negra vuelve a invadir Muxía y sobrepasa Cabo Ortegal.

23 de noviembre de 2002

La marea negra desborda las previsiones del Gobierno. Una enorme mancha de 50.000 metros de longitud se sitúa a 140 kilómetros de Fisterra. Se produce la llegada de un gran número de voluntarios que se quejan de la falta de organización y de medios para realizar las tareas de limpieza en la costa.

24 de noviembre de 2002

Se prohíbe pescar en la costa gallega entre Ribeira y Cedeira, localidad esta última a la que empiezan a llegar pequeños vertidos. En el ámbito político y social la situación se crispa.

25 de noviembre de 2002

Llegan las primeras manchas a Asturias. Se detectan nasas manchadas de fuel.

26 de noviembre de 2002

Las especies de los caladeros habituales se desplazan a aguas no contaminadas y se reducen las capturas. La prohibición pesquera se eleva a las 12 millas náuticas.

27 de noviembre de 2002

Los científicos alertan de los efectos nocivos del fuel, con 38 elementos muy perjudiciales para la salud.

28 de noviembre de 2002

Galicia entra en alerta máxima ante la llegada de una segunda marea negra a la costa. Siete buques de succión procedentes de Holanda, Francia, Alemania, Bélgica y Reino Unido trabajan para evitar la llegada del combustible a tierra.

29 de noviembre de 2002

Galicia lucha contra la llegada de una segunda marea negra que amenaza a la Ría de Arousa, la más rica de Europa.

30 de noviembre de 2002

El vertido de mayores dimensiones, se estima en unas 11.000 toneladas, alcanza la costa. El Acuario coruñés prepara un plan de evacuación de los peces y los marineros de Arousa se preparan para crear una barrera que paralice la entrada de petróleo a la ría.

1 de diciembre de 2002

Decenas de miles de personas se manifiestan en Santiago bajo la proclama «Nunca máis», mientras la mayor mancha impacta, de nuevo, en la Costa da Morte.

1 de diciembre de 2002

Del 1 al 9 de diciembre tuvo lugar la primera campaña de inmersiones de IFREMER, con el batiscafo «Nautile», al objeto de localizar el precio y observar su estado.

2 de diciembre de 2002

Primeras noticias de la posible llegada del fuel a las Rías Baixas. Aparecen «galletas» en Aguiño y se localiza parte del vertido cerca de la Isla de Sálvora. El petróleo amenaza el único Parque Nacional de Galicia, Illas Atlánticas. El Rey visita Galicia en señal de solidaridad.

3 de diciembre de 2002. Segunda marea negra

Los marineros de Arousa consiguen frenar la entrada del fuel con sus propias manos. La marea negra ya afecta al Parque Nacional. Las Islas Ons amanecen cubiertas de fuel. Una gran estela de hidrocarburo cerca las Cíes, a la entrada de la Ría de Vigo.

4 de diciembre de 2002

Más de 7.000 personas participan en la prevención de la llegada de fuel a las Rías Baixas. Ochocientos barcos consiguen evitar que la marea negra arrase la ría de Arousa.

5 de diciembre de 2002

El «Prestige» vierte fuel desde las profundidades en las que se encuentra. El batiscafo Nautile, que colabora en el análisis de la zona del hundimiento, localiza varias fugas en el casco.

6 de diciembre de 2002

Veinte mil personas acuden solidariamente a la llamada de Galicia y colaboran en las tareas de limpieza en las playas. Llegan de todos los puntos de España y Europa en la que fue la primera marea humana contra la marea negra.

9 de diciembre de 2002

Se constituyó, por iniciativa del Gobierno, el Comité Científico Asesor.

11 de diciembre de 2002

Se reducen a la mitad las ventas de pescado y marisco de procedencia gallega. La UE propone caladeros alternativos para la flota local.

13 de diciembre de 2002

Galicia se teme la llegada de la peor avalancha de fuel, una tercera marea negra. Más de 4.000 embarcaciones se encuentran en alerta en las Rías Baixas.

14 de diciembre de 2002

Treinta días después del siniestro del «Prestige», el Presidente del Gobierno promete 265 millones de euros para paliar los daños ocasionados. Plantean crear 7.000 empleos para los damnificados.

15 de diciembre de 2002

Los marineros impiden la entrada del fuel en Vigo, en medio de un fuerte temporal.

16 de diciembre de 2002

El Príncipe Felipe visita las zonas afectadas y prueba mejillones de procedencia gallega.

17 de diciembre de 2002

Los afectados empiezan a cobrar las ayudas otorgadas por la Administración General del Estado y por la Xunta. Galicia espera la llegada de una tercera marea negra.

18 de diciembre de 2002

El gran frente de manchas se sitúa ahora entre el cabo Touriñán y la Isla de Ons.

3 de enero de 2003

El Real Decreto 1/2003, de 3 de enero de 2003, creó el Comisionado para las actuaciones derivadas del siniestro del «Prestige» con objeto de llevar a cabo la coordinación de las medidas que se adoptaran por la Administración General del Estado y desarrollar las relaciones de colaboración con las Administraciones Territoriales afectadas.

15 de enero de 2003

Se constituyó un Grupo de Trabajo para el diseño del estudio y seguimiento epidemiológico de los efectos sobre la salud derivados del vertido y de las actividades de recogida y limpieza.

IV. El tráfico internacional de mercancías peligrosas: el transporte marítimo como industria global

Considerando:

1. Que la navegación marítima siempre ha tenido gran importancia para los intercambios de todo tipo de materias primas y productos entre países productores y consumidores de modo que, sin ese intercambio, no estaríamos en las cotas de desarrollo en que estamos. La necesidad de protección de las vidas de los marinos y el salvamento de los buques, necesarios para el transporte, se concreta en el Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de auxilio y salvamento marítimo, firmado en Bruselas el 23 de septiembre de 1910, también llamado Convenio de Bruselas 1910. Este Convenio fue denunciado por España el 10 de enero de 2005, denuncia que se hizo efectiva

el 19 de enero de 2006. Fue sustituido por el Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo hecho en Londres en 1989, vigente en España desde el 27 de enero de 2006.

2. Que la OMI, que se creó en 1948 como organismo especializado de Naciones Unidas, comienza su actividad en su forma actual en 1959, 163 Estados miembros forman parte de este organismo, que ha promovido un buen número de Acuerdos, Convenios y Recomendaciones de obligado cumplimiento para todos los Estados, todo lo cual representa un gran esfuerzo. Sin embargo, hay que subrayar también el peso que en el Consejo tienen los Estados con fuertes intereses navieros y la carencia de medios de control del cumplimiento de los convenios. Por otra parte, no es fácil adelantarse a los problemas y, de hecho, da la impresión de que la OMI actúa como consecuencia de los siniestros marítimos y regula los aspectos que hayan podido ser causa de ellos, lo que en algunas ocasiones ha llevado a tener que completar la regulación como consecuencia del siguiente siniestro. Es decir, «se queda siempre corta» en las regulaciones quizás como consecuencia de la oposición de la «industria», que está dentro de la propia organización, a introducir nuevos requerimientos que, en algunas ocasiones, representan costes adicionales y/o limitaciones en la vida y explotación de los buques. Los Convenios más relevantes en materia de seguridad marítima nos permiten destacar:

- Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo, firmado en Hamburgo el 27 de abril de 1979 (SAR'79), en virtud del cual los Estados contratantes están obligados a crear servicios de búsqueda y salvamento de personas que se hallen en peligro en un ámbito geográfico en ocasiones incluso superior al ámbito territorial de sus costas, a la vez que dichos Estados asumen la obligación de coordinar sus actividades de Salvamento con los servicios establecidos por otros Estados.

- Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, suscrito en Londres el 1 de noviembre de 1974 (SOLAS'74). El objetivo principal del Convenio SOLAS es estipular normas mínimas para la construcción, el equipo y la utilización de los buques, compatibles con su seguridad.

- Convenio Internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente del amar (STCW 78/95), que se orienta al factor humano como elemento prioritario en la prevención de accidentes.

- Convenio de Londres de 29 de diciembre de 1972 sobre prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias, más conocido como LC/72. Modificado más recientemente por el Protocolo al Convenio de Londres de 1976 (PLC/96).

3. Que el siniestro del Torrey Canyon, en 1967 en Gales, sensibiliza a la comunidad internacional que comienza a estudiar la problemática de los derrames

accidentales, preocupación que refuerza el hundimiento del Arrow en 1970, adoptándose el Convenio Internacional sobre Contaminación Marina, también llamado Convenio Marpol, que no entra en vigor hasta 1973. Pero sólo 3 años después se produce el siniestro del Argo Merchant en las costas de EE.UU., que viene a demostrar la insuficiencia de las medidas adoptadas por la OMI, y EE.UU. exige la revisión del Convenio 73 en 1978. Ese mismo año se produce el siniestro del Amoco Cádiz en las costas francesas que impulsa una nueva revisión del Marpol que se estaba estudiando, dando lugar a la adopción del protocolo de 1978, que entra en vigor en 1983 bajo el nombre de Convenio Internacional Marpol 73/78.

4. Que la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, UNCLOS, hecha en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982, define en la parte XII las competencias de los Estados en relación con la protección y preservación del medio marino, entra en vigor de forma general el 16 de noviembre de 1994 y para España entra en vigor el 14 de febrero de 1997. Pero el Comité marítimo Internacional (CMI) es consciente de la creciente preocupación por la protección del medio ambiente y de la necesidad de adaptar las reglas internacionales sobre salvamento que figuraban en el Convenio de Bruselas de 1910.

5. Que en 1984, el Comité Marítimo Internacional (CMI) presentó a la 52ª sesión del Comité Jurídico de la OMI, un Proyecto de Convenio sobre Salvamento en el marco del debate sobre el Examen de la cuestión de Salvamento y, especialmente, la revisión del Convenio de Bruselas de 1910. Desde entonces, ha existido una importante presión de la «industria» para que la cooperación entre los Estados Contratantes fuera capaz de «asegurar la ejecución eficaz y satisfactoria de las operaciones de salvamento, encaminadas a salvar vidas humanas o bienes en peligro, así como a evitar daños al medioambiente en general».

6. Que, en la materia que nos ocupa, se ha venido produciendo un intercambio de posturas encontradas. La «industria» abogaba por el establecimiento de «puertos de refugio» y los Estados en ningún momento admitieron semejante compromiso, como se recoge en el Convenio sobre Salvamento de 1989, que en su art. 9 establece que «Nada de lo dispuesto en el presente Convenio afectará al derecho, del Estado ribereño interesado, a tomar medidas (...) para proteger sus costas (...) contra la contaminación o amenaza de contaminación resultante de un siniestro marítimo (...), incluido el derecho de un Estado ribereño a dar instrucciones relacionadas con las operaciones de salvamento». El Convenio de Salvamento 1989 se ratificó por España en enero de 2005, publicado en el BOE de 8 de marzo y que entró en vigor el 27 de enero de 2006, aún cuando venía inspirando las decisiones de la Dirección General de la Marina Mercante, especialmente en aspectos relacionados con emergencias marítimas.

7. Que también en 1989 se produce el hundimiento del «Exxon Valdez» en las costas de Alaska y Estados Unidos constata que la regulación internacional no es suficiente por lo que exige a la OMI la inmediata implantación internacional del doble casco para petroleros y, al no conseguirlo, adopta unilateralmente la Oil Pollution Act 1990, imponiendo el doble casco a los petroleros que operen en sus puertos. La OPA 90 tiene, a corto plazo, el efecto de que la OMI comience a estudiar la modificación del Marpol 73/78, que había entrado en vigor en 1983, concretamente de las reglas 13F y 13G, que se referían a buques de nueva construcción y buques existentes respectivamente, con un calendario de implantación que llegaba hasta 2015, protegiendo los intereses de la «industria» frente a las necesidades de los Estados ribereños. A medio plazo, la OPA 90 implantada por EE.UU. provocaría que, a su entrada en vigor, se produjera un desplazamiento de los petroleros de casco sencillo, que operaban en tráficos americanos, a tráficos europeos ya que en Europa no se exigía doble casco para entrar en puerto.

8. Que el Convenio Internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos de 1990 (OPRC), ratificado por España el 3 de diciembre de 1993 y publicado en el BOE del 5 de junio de 1995, reconoce la seria amenaza que para el medio marino representan los episodios de contaminación por hidrocarburos y, en su artículo 6, establece directrices encaminadas a la elaboración de planes de contingencias, además de insistir en los aspectos de prevención.

9. Que, mientras tanto, en las costas europeas y en Japón se producen otros siniestros importantes, el Haven en 1991, el «Egean Sea» en 1992, el Braer en 1993, el Sea Empress en 1996, el Nackoda en 1997 y el Erika en 1999, sin que la UE sea capaz de adoptar ninguna medida contundente, entre otras cosas, porque algunos de sus Estados miembros con grandes intereses en transporte marítimo se escudan en la necesidad de regular todo en el ámbito de la OMI.

El siniestro del Erika provoca un giro a nivel europeo y el Consejo de Ministros, a impulso de la Comisión, adopta una serie de medidas destinadas a reforzar la seguridad marítima aunque alguna de ellas es rebajada, una vez más bajo pretexto de las normas de la OMI (la antigüedad de los cascos propuesta era de 23 años y se pasa a 27 años). La OMI, ante la posición de Estados Unidos primero y secundada después por la UE, aprueba en abril de 2001 modificaciones a la regla 13G de Marpol, lo que suponía acelerar la retirada de los petroleros de casco sencillo, con un calendario más condescendiente con la «industria» que el sugerido por la Comisión Europea que, a su vez, era más exigente que el impuesto por la OPA 90 de Estados Unidos.

10. Que el transporte de crudo y productos derivados del mismo constituye, tanto por peso como por volumen, la principal mercancía objeto de transporte marítimo mundial como consecuencia de la dispersión

geográfica de los centros de producción más relevantes (Golfo Pérsico, Golfo de Guinea, Venezuela, ...) y los de refino y consumo (Europa Occidental, Norteamérica, Japón, Extremo Oriente).

11. Que más del 77% de los hidrocarburos transportados por vía marítima corresponde a petróleo crudo, correspondiendo el porcentaje restante a productos diversos entre los cuales destacan el fuel y los aceites pesados.

12. Que el volumen de importación/exportación de petróleo y sus derivados por vía marítima en el ámbito europeo supera la cifra de 700 millones de toneladas anuales, a lo que se une una cifra no inferior a 200 millones de toneladas de hidrocarburos transportados igualmente por vía marítima frente a las costas europeas pero sin origen o destino dentro de la Unión Europea.

13. Que el volumen de fuel y aceites pesados transportados por vía marítima frente a las costas de la Unión Europea supera los treinta millones de toneladas anuales, y se trata de productos que, por sus características físicas y químicas, se deben catalogar como altamente dañinos para la salud de las personas y el medio ambiente, con la circunstancia agravante de que el comercio de tales derivados del petróleo ha venido experimentando un crecimiento progresivo a lo largo de la última década.

14. Que la «lógica de mercado», como consecuencia del bajo precio del fuel y aceites pesados y de la menor expectativa de obtención de beneficios, hace que los diferentes agentes económicos que intervienen en su comercialización traten de reducir costes recurriendo al flete de los buques más económicos para su transporte.

15. Que, con carácter general, los buques que ofrecen un menor nivel de precio por flete se caracterizan por una considerable antigüedad, encontrarse abandonados en «pabellones de conveniencia» y disponer de tripulaciones insuficientemente experimentadas, inadecuadamente formadas y sometidas a unas condiciones laborales que casi nunca alcanzan los criterios generalizados en el ámbito de la Unión Europea y raramente los determinados por la Organización Internacional del Trabajo.

16. Que la flota petrolera mundial tiene una edad media de 18,3 años, habiendo sido construido el 43,5% de dicha flota con anterioridad a 1983, lo que supone que casi la mitad de los buques tanque de dicha flota superan los veinte años de antigüedad. Dentro de dicha flota, 7.397 buques son mayores de 300 GT, sumando en total 305 millones de TPM, lo que supone aproximadamente el 40% del tonelaje de peso muerto de la flota mercante mundial de buques mayores de 100 GT.

17. Que conforme a las informaciones incorporadas a las Memorias del Memorándum de París, los buques con más de quince años de antigüedad presentan deficiencias 11 veces superiores a las de los buques con edad inferior a cinco años. Igualmente, el número de buques naufragados con más de veinte años de anti-

güedad quintuplica el número de buques con edad inferior a diez años perdidos por la misma causa. Todo ello conduce a afirmar que existe una relación directamente proporcional entre la edad del buque y el riesgo de naufragio como consecuencia de fallos estructurales o mecánicos.

18. Que, pese a las exigencias contenidas en el Convenio de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar (UNCLOS) respecto a la necesaria existencia de una relación auténtica («genuine link») entre el Estado de Bandera y el buque que ostenta su pabellón, en orden a garantizar la efectividad de la jurisdicción y autoridad de aquél sobre éste en materia administrativa, social y técnica, existe un significativo número de Estados que se han limitado a la mera ratificación del Convenio y no han incorporado a su ordenamiento jurídico interno normas adecuadas o suficientes para asegurar la plena virtualidad de lo acordado en los tratados internacionales, dotándose de registros «abiertos» y dando así lugar al fenómeno de las «banderas de conveniencia».

19. Que aproximadamente el 60% del tonelaje de la flota petrolera mundial navega bajo pabellón de conveniencia o asimilados (registros «off-shore»), amparando sólo cinco Estados aproximadamente el 43% del total de la flota petrolera.

20. Que es un fenómeno generalizado la ausencia de una «relación auténtica» entre los armadores del buque y el Estado que le presta su «pabellón de conveniencia», limitándose la mayor parte de las veces a la mera designación de un representante en el territorio de éste.

21. Que mediante el recurso a enarbolar «pabellones de conveniencia» los armadores de los buques (frecuentemente asentados en países miembros de la Unión Europea y Estados Unidos) buscan la reducción de los costes fiscales, laborales y técnicos derivados de la explotación del buque. En tal sentido, debe destacarse que:

a) En el ámbito fiscal, es habitual que los Estados que disponen de registros «abiertos» carezcan de un Impuesto de Sociedades que grave los beneficios empresariales, que no exista fiscalidad que grave la renta de los tripulantes y que no sea obligatoria la inscripción de éstos en sistema alguno de seguridad social limitándose a la exigencia de un seguro privado que cubra la asistencia médica y de accidentes.

b) Por lo que atañe a los costes técnicos, los Estados que disponen de registros «abiertos» en general no han dictado normas jurídicas en desarrollo o complemento de los principales instrumentos internacionales por ellos mismos ratificados (Convenios SOLAS, MARPOL, STCW), delegando el control de su cumplimiento en Sociedades de Clasificación y evitando así la duplicidad de inspecciones que es habitual en los Estados dotados de registros «cerrados». En consecuencia, el cumplimiento de la amplia normativa en materia de seguridad y el nivel de mantenimiento del buque viene

determinado por dos únicos factores: la profesionalidad de la Sociedad Clasificadora y la voluntad del armador.

c) En lo tocante a los costes laborales, dotar al buque de un pabellón de conveniencia supone eludir las frecuentemente mayores exigencias de los Estados dotados de registros cerrados respecto al régimen de guardias (en el caso de España, tres), vacaciones, nivel de salarios y nacionalidad de los tripulantes.

22. Que los países desarrollados, en orden a frenar la pérdida de flota experimentada como consecuencia de la huida de armadores hacia pabellones de conveniencia, han recurrido a la creación de segundos registros («registros off-shore», «registros especiales»), dotando a los buques registrados en los mismos de un régimen fiscal más benigno y permitiéndoles el empleo de tripulantes de cualquier nacionalidad en condiciones laborales diferentes a las establecidas con carácter general por la correspondiente legislación nacional. Un número significativo de Estados han recurrido a la creación de segundos registros

23. Que las Sociedades Clasificadoras son entidades privadas, frecuentemente sin ánimo de lucro, cuyo objeto principal lo constituye la clasificación de buques con casco metálico, que carecen de potestades de carácter público para velar y hacer cumplir la normativa en materia de seguridad marítima, encontrándose inmersas en un fuerte marco de competencia entre las mismas, no obstante lo cual es habitual que los Estados que disponen de pabellones de conveniencia deleguen en las mismas la emisión de los certificados estatutarios del buque y que, incluso, aquellos otros Estados que disponen de registros «cerrados» reconozcan plena virtualidad jurídica a los certificados de buques por ellas emitidos.

24. Que habitualmente, en los naufragios y accidentes acaecidos en el ámbito del transporte marítimo de las últimas décadas, los buques afectados han dispuesto de la totalidad de los certificados estatutarios exigidos por los vigentes convenios internacionales, ajustándose documentalmente a las prescripciones técnicas derivadas de los mismos.

V. El accidente del buque «Prestige»: análisis de los hechos

1. El buque

Considerando:

1. Que el «Prestige» era un petrolero de casco sencillo, construido en 1976 y, por tanto, de 26 años de edad, de casi 244 metros de eslora, abanderado en Bahamas y clasificado en el ABS, American Bureau of Shipping y su armador era Mare Shipping. Cargado con unas 77.000 toneladas de fuel pesado ruso M-100, procedía de San Petersburgo, completando su carga en Ventspils Letonia, con destino «Gibraltar for orders»

tal y como se reportó al entrar en el Dispositivo de Separación de Tráfico de Finisterre a las 08.25 horas locales, del 13 de noviembre de 2002. Lo que quiere decir que su destino era actuar en Gibraltar como buque gasolinera o seguir viaje a Singapur para hacer la misma función antes de ser vendido como chatarra en el mercado asiático.

2. Que a las 15.15 horas el «Prestige» envía un «May Day» al CZCS de Finisterre pidiendo el inmediato rescate de su tripulación pues, informa, el buque tiene una fuerte escora y está a punto de hundirse, «nos estamos hundiendo», dice el Capitán. En ese momento el buque está a 27 millas náuticas de la costa. Lo que se transmite inmediatamente a la Autoridad Marítima Nacional, que contesta: «si es así, que lo cojan y lo separen cuanto más mejor, hasta que se hunda». A partir de aquí, con el «Prestige» sin máquina y sin gobierno comienza su deriva sin que nadie pueda fijar un rumbo, hasta situarse a menos de 3 millas náuticas de Muxía.

3. Que antes de embarrancar, los remolcadores consiguen detener su avance primero y posteriormente se inicia el remolque de separación de la costa al rumbo decidido por su Patrón. Cuando el barco está a unas 10 millas náuticas de Muxía es cuando el Inspector Marítimo consigue arrancar la máquina y la Autoridad Marítima decide proseguir la separación de la costa con el mismo rumbo que ya había sido confirmado por el Centro de control de Finisterre. En ese momento ya se contaba con el informe estructural del barco emitido por los patrones de los remolcadores, por los pilotos de los helicópteros, y confirmado por el Inspector de la Capitanía Marítima de La Coruña. Cuando el equipo de la empresa de salvamento, designada por el Armador, está preparado para ir a bordo, la Dirección General de la Marina Mercante impone a la empresa salvadora la limitación de no acercarse a menos de 120 millas náuticas de la costa, distancia máxima imprescindible para poder reaccionar desde tierra ante cualquier hipotética maniobra de salvación de vidas humanas.

4. Que la causa más probable del siniestro del buque tanque «Prestige», el 13 de noviembre de 2002, en la vía Sur del Dispositivo de Separación de Tráfico de Finisterre, fue su precario estado estructural derivado de un mantenimiento deficiente. En efecto, un análisis crítico posterior de la documentación inspectora puso en evidencia las negligentes inspecciones que el ABS le realizó en los últimos años. Los informes de inspección del «Prestige» revelaban problemas de corrosión desde 1994 en el tanque 3 en el que las corrosiones se vuelven a producir en la misma zona, en sustituciones de elementos que ya previamente habían sido sustituidos. Su nivel de corrosión era extraordinario, debido probablemente al fallo o ausencia de los sistemas anti-corrosivos.

En síntesis, la Subcomisión considera que:

— La causa más probable del hundimiento parece ser la corrosión del tanque 3 y la sustitución de elementos oxidados por otros de inferior resistencia.

— Los certificados de inspección no reflejaban al verdadero estado del casco del buque.

— Las responsabilidades de las averías y hundimiento del «Prestige» recaen sobre la Sociedad de Clasificación inspectora del buque, los armadores, Capitán y, subsidiariamente, aseguradoras.

Como consecuencia de dicha situación, la estructura del buque no soportó unas condiciones de viento, tiempo y mar, habituales en esa zona y época del año.

5. Que, como consecuencia de lo anterior, es posible mantener que:

a) En un primer momento la visión de conjunto que tuvieron las autoridades españolas fue la de un buque no tanto necesitado de socorro, como a punto de hundirse. El primer objetivo de las operaciones de rescate, esto es, el salvamento de vidas humanas, fue acometido con la máxima celeridad desde la recepción de la llamada de socorro y realizado con impecable éxito por parte de los medios de salvamento españoles. Pese a las adversas condiciones y a las dificultades intrínsecas a esta clase de operaciones, se procedió a la evacuación de la práctica totalidad de la tripulación del buque «Prestige», salvaguardándose así el primer bien jurídico a proteger en esta clase de siniestros: la vida humana.

b) El no tener una visión clara de la resistencia estructural del buque, debido a la falta de fiabilidad de las inspecciones y al desconocimiento de los daños internos condicionaba cualquier decisión sobre las medidas a tomar.

c) El vertido inicial del «Prestige», previo a la toma de remolque y al arranque de la máquina del día 14 de noviembre, fue mayor que el producido durante todo el tiempo que duró del siniestro del ERIKA, esto es, más de 20.000 toneladas de fuel. Desde el primer momento, en la noche del día 13 de noviembre, el siniestro del «Prestige» era ya una auténtica catástrofe ecológica.

6. Que el día 13 de noviembre de 2002 el buque con pabellón del Estado de Bahamas «Prestige» (número OMI 7372141) sufrió una avería estructural que provocó una vía de agua en su costado de estribor.

7. Que al momento de sufrir la avería inicial, el buque «Prestige» disponía de la totalidad de certificados internacionales exigibles en materia de seguridad y prevención de la contaminación:

— Certificado internacional de francobordo (International Load Line Certificate);

— Certificado internacional de seguridad de construcción para buque de carga (Cargo Ship Safety Construction Certificate), válido hasta 31.05.2006 y sujeto a las inspecciones anuales y periódicas de acuerdo con la Regla 8 del Capítulo I del SOLAS;

— Certificado internacional de seguridad de material de armamento para buque de carga, y su inventario (Cargo Ship Safety Equipment Certificate);

— Certificado de exención de radiogoniómetro (Exemption Certificate);

— Certificado internacional de seguridad radioeléctrica para buques de carga, con la ficha correspondiente (Cargo Ship Safety Radio Certificate);

— Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos (Certificado IOPP, International Oil Pollution Prevention Certificate) con su suplemento (modelo B para petroleros). En realidad, el «Prestige» disponía de dos certificados IOPP, uno como carguero de productos y otro como petrolero con tanques para crudo;

— Manual SOPEP (Shipboard Oil Pollution Emergency Plan) visado por ABS.

Dichos certificados fueron emitidos por la Sociedad de Clasificación «American Bureau of Shipping» en nombre («on behalf of») del Estado de bandera, es decir, el Estado de Bahamas.

Por su parte, la sociedad de clasificación Bureau Veritas había sido contratada por el naviero para la certificación de acuerdo con el Código ISM. Con ese encargo, el BV había emitido el correspondiente Certificado de Gestión de la Seguridad (Safety Management Certificate), en nombre del Estado de Bahamas, que garantizaba que el «Prestige» seguía todos los procedimientos de seguridad para prevenir la posibilidad de un accidente, en fecha 19 de julio de 2001, con vigencia hasta el 20 de junio de 2006. A dicho certificado le acompañaba, de acuerdo con lo dispuesto en el Código ISM, el Documento de Cumplimiento (Document of Compliance) que figuraba en la documentación a bordo del «Prestige» conforme al cual la compañía observaba todas las prescripciones del Código que le eran aplicables, documento emitido por BV el 25 de marzo de 1998, con vigencia hasta el 26 de febrero de 2003.

8. Que al momento de sufrir la avería inicial el buque portaba en sus tanques un total de 76.973 toneladas de fuel, cuyo fletador era la empresa «Crown Resources» (domiciliada en el cantón suizo de Zug), filial del holding empresarial ruso «Alfa Group».

9. El buque era propiedad de un grupo marítimo griego relacionado con la familia Coulouthros, que había matriculado el buque en Bahamas como perteneciente a una sociedad registrada en Liberia, Mare Shipping Inc. La gestión náutica del buque, encargada de la explotación comercial, la tripulación y en general el dominio real y útil de la nave, estaba contratada a otra

empresa ad hoc del mismo grupo, con sede en Atenas: Universe Maritime Ltd.

10. Que asimismo el Capitán del buque, el Sr. D. Apostolos Mangouras a las 15.15 hora oficial inicia el procedimiento automático de llamada SOS mediante la Llamada Selectiva Digital (en adelante LSD), solicitando poco después la evacuación de la tripulación (formada en su práctica totalidad por tripulantes de nacionalidad filipina contratados por la empresa Laurel Philippines Inc., controlada por la sociedad armadora del buque) a fin de salvaguardar sus vidas ante el evidente riesgo existente antes de producirse el adrizamiento del buque de que éste alcanzase una inclinación irreversible como consecuencia del oleaje, permaneciendo no obstante a bordo el propio Capitán, el Primer Oficial y el Jefe de Máquinas.

11. Que las aeronaves movilizadas por las autoridades marítimas españolas procedieron con prontitud y eficacia, pese a las adversas condiciones y a las dificultades intrínsecas a esta clase de operaciones, a la evacuación de la práctica totalidad de la tripulación del buque «Prestige», salvaguardándose así el primer bien jurídico a proteger en esta clase de siniestros: la vida humana.

12. Que la premisa que guió la actuación de las autoridades marítimas españolas en relación con el salvamento del buque «Prestige» era la de alejar el buque de las aguas jurisdiccionales españolas ya que había recorrido en su deriva hacia Touriñana y por tanto lo haría a través de la zona que ya había sido contaminada por el derrame inicial. Con la escora ya corregida ya no se producirían nuevos derrames o éstos serían muy limitados tal como se recoge en las comunicaciones del remolcador Ría de Vigo.

13. Que resultaron afectados por los vertidos de fuel más de mil kilómetros de la costa española correspondientes a las Comunidades Autónomas de Galicia, Asturias, Cantabria y País Vasco, así como parte del litoral atlántico francés.

14. Que los vertidos de fuel del buque «Prestige» determinaron la paralización prácticamente total de las actividades de pesca, marisqueo y acuicultura en la Comunidad Autónoma de Galicia, afectando profundamente a dichas actividades en el resto de Comunidades afectadas (Asturias, Cantabria y País Vasco), e incidieron también de forma extraordinariamente adversa en las restantes actividades económicas ligadas a los sectores productivos directamente afectados.

15. Que asimismo, los vertidos de fuel procedentes del buque «Prestige» produjeron severos daños medioambientales en el litoral atlántico y cantábrico de las costas españolas, que resultaron afectadas en su práctica totalidad, con especial incidencia en el Parque Nacional de las Islas Atlánticas y diversos Lugares de Interés Comunitario. Resultaron igualmente afectados 22 espacios protegidos de la Red Natura 2000 del litoral gallego y el fuel alcanzó 126 espacios protegidos de

la Red Natura europea entre el Miño y la entrada del Canal de la Mancha.

16. Que la catástrofe del buque «Prestige» pone de relieve, una vez más, la estrecha e íntima relación que existe entre una elevada protección del medio ambiente, la salvaguarda de la calidad de vida de los ciudadanos y un óptimo desarrollo económico.

17. Que la crisis del buque «Prestige» ha puesto de relieve la necesidad de disponer de lugares de refugio, que la intervención para el salvamento y asistencia a buques en peligro no puede ni debe limitarse a tales lugares y que la rapidez en la intervención es un factor primordial en orden a la salvaguarda de la vida humana en el mar y la minimización de los posibles daños al medio ambiente.

2. La respuesta

Considerando:

1. Que los medios con que se contó para hacer frente a la catástrofe del «Prestige», fueron:

— Helicópteros y aviones: 29, de los que 12 eran españoles.

— Pesqueros: más de 1.000 bajo la dirección de los capitanes marítimos

— Embarcaciones auxiliares de mejilloneras: más de 800.

— Barcos recuperadores: 14, uno de ellos era español.

— Barreras: 80.700 metros de varios tipos a fin de enero de 2003. En esa fecha permanecían colocados 15.500 metros y se habían roto 15.600 metros. En el «Egean Sea» se habían usado sólo unos 9.000 metros.

— Vehículos de transporte: 900.

— Contenedores: más de 25.000 para el transporte de fuel recuperado.

2. Que en el caso del «Prestige», la carga derramada al mar era fuel pesado, de alta viscosidad; fuel que se fragmentó en bolsas pequeñas, lo que dificultó su recogida por los barcos especializados en anticontaminación, que sólo recuperaron 16.000 toneladas, mientras que la recogida individualizada en el mar por multitud de embarcaciones de pesca permitió que los pescadores recuperaran casi 40.000 toneladas de fuel emulsionado. Si el derrame hubiera sido de un producto más ligero el rendimiento de la flota de pesca hubiera sido muy inferior pero, en cambio, la evaporación de volátiles y la dispersión en el la mar hubiera sido muy alta, hasta el extremo de que si fueran gasolineras el oleaje las hubiera dispersado.

Estas actuaciones fueron básicamente espontáneas, ya que no había un protocolo para la actuación de las embarcaciones pesqueras.

3. Que en el País Vasco hubo un tiempo de reacción mayor, ya que los restos de fuel llegaron casi dos meses después del hundimiento, y se pudo coordinar una respuesta preventiva. Asimismo, el buen estado del mar facilitó el trabajo de los pesqueros para detener las manchas en su deriva hacia la costa vasca.

4. Que, en los primeros días, alguno de los medios dispuestos fueron insuficientes para afrontar la magnitud de los efectos del siniestro y no estaban preestablecidas las zonas sensibles a proteger, circunstancias posteriormente subsanadas.

5. Que en los días iniciales los organismos oficiales negaron la gravedad de la situación o intentaron restar importancia a la incidencia del derrame de fuel, lo que contribuyó a aumentar la confusión inicial y dificultó la coordinación.

Que en la lucha contra la marea negra se adoptaron decisiones incorrectas basadas en juicios o criterios técnicos discutibles, consecuencia de la premura en la respuesta y de la falta de procedimientos para afrontar una catástrofe de esta magnitud.

6. Que no hubo tiempo para debatir en profundidad la situación y que además no existía un protocolo de actuación que estableciera unas reglas claras de trabajo.

7. Que en la lucha contra la marea negra del «Prestige», en especial para evitar que el fuel entrara en las rías gallegas, la actuación de la gente del mar con sus propios medios fue decisiva.

8. Que TRAGSA, en su condición de medio propio y servicio técnico instrumental de la Administración General del Estado, ha ejecutado la mayor parte del trabajo de limpieza, aportando su capacidad de ágil respuesta en la adquisición de equipos y contratación de personal y medios. Sin embargo, en bastantes casos, ha existido descoordinación entre TRAGSA y los municipios afectados en la fijación de los correspondientes planes de trabajo de los operarios de limpieza y voluntarios, lo que disminuyó la efectividad de éstos.

9. Que, en algunos casos, el trabajo realizado por los voluntarios, el personal contratado por TRAGSA y los miembros del ejército, supuso, a su vez, una contaminación secundaria de las zonas afectadas, provocado, en parte, por carencias de manuales de actuación o protocolos preestablecidos para este tipo de labores y por la falta de una formación específica para luchar contra esta contaminación en el litoral.

10. Que la actitud y actuación del Gobierno Central y la Xunta de Galicia durante todo el tiempo de la crisis, estuvo presidida por la excesiva preocupación por minimizar los efectos del accidente y posterior catástrofe, hasta tal punto que se ocultó y se negó información a la opinión pública sobre lo que verdaderamente estaba ocurriendo. Este modo de dirigirse de ambas administraciones fue la causa principal del clima de crispación social que se produjo, ya que, a pesar de las negativas de los gobiernos, la sociedad comprobaba como la situación se agudizaba y empeoraba.

VI. Conclusiones adoptadas por la subcomisión y recomendaciones y propuestas para el futuro en relación con la mejora de la coordinación administrativa y la elaboración de protocolos especiales para este tipo de crisis¹

Considerando:

1. Que se ha puesto de manifiesto la necesidad de disponer de planes y protocolos de actuación claros, definidos y, sobre todo, conocidos por los responsables administrativos de su aplicación.

2. Que también se ha puesto de manifiesto la disfuncionalidad que supone la existencia de una pluralidad de departamentos administrativos con competencias concurrentes, todo lo cual dio lugar a actuaciones e informaciones contradictorias.

3. Que durante la crisis del «Prestige», se acudió a fuentes de información de otros países europeos, como Francia y Portugal, para complementar y realizar un mejor seguimiento del vertido procedente del buque siniestrado.

La Subcomisión presenta las siguientes

Propuestas:

Para responder de manera eficaz a eventuales situaciones análogas que se planteen en el futuro, es necesario reforzar la coordinación entre las distintas Administraciones Públicas, mejorar la transmisión de datos y elaborar los Protocolos y Planes de actuación necesarios para hacer frente a casos de contaminación marina accidental. Por todo ello, se propone lo siguiente:

1. Explorar la posibilidad de crear una Agencia Pública con participación de la Administración del Estado, las Administraciones Autonómicas y las Entidades Locales o, en su defecto, un procedimiento que concentre en un solo organismo gestor las tareas y responsabilidades necesarias para hacer frente a crisis de esta naturaleza y que sea capaz de articular de manera inmediata y coordinada respuestas eficaces y eficientes, teniendo en cuenta que este tipo de catástrofes afectan a intereses de muy diverso orden y precisan actuaciones de distinta naturaleza, tanto en el ámbito nacional como internacional.

2. Instar al Gobierno para que, teniendo en cuenta las competencias de las Comunidades Autónomas defina y active la puesta en marcha, en el tiempo más breve posible de un Sistema Nacional de Respuesta, que será de aplicación en todos aquellos casos de contaminación

¹ Este apartado ha sido redactado por los servicios jurídicos de la Comisión de Agricultura, Pesca y Alimentación, suprimiendo las duplicidades del documento original y ordenando las propuestas de tal manera que queden agrupadas aquellas que tengan un contenido coincidente, todo ello con el fin de facilitar la comprensión del texto.

marina accidental o deliberada, cualquiera que sea su naturaleza y que afecte o pueda afectar al litoral español o a las aguas marítimas sobre las que España ejerza jurisdicción.

3. Elaborar, con el asesoramiento de los científicos y técnicos con experiencia en la materia, un nuevo Plan de Contingencias por Contaminación Marina accidental, que deberá ser actualizado periódicamente y adaptado a las características territoriales de cada Comunidad Autónoma. Elaborar también los restantes Protocolos que sean precisos para definir las líneas generales de actuación ante crisis de esta naturaleza y los criterios básicos a tener en cuenta por las Comunidades Autónomas, Municipios u otras entidades.

4. Del Sistema Nacional de Respuesta antes mencionado partirá la elaboración, con el asesoramiento de los científicos y técnicos con experiencia en la materia, un nuevo plan de contingencias por contaminación marina accidental que deberá ser activado para colaborar con las Comunidades Autónomas y los Ayuntamientos para elaborar los Planes Territoriales o Municipales de Contingencias, con el fin de adaptarlos a las normas contenidas en los tratados internacionales y a las recomendaciones sobre la materia, de tal manera que permitan una acción coordinada y eficaz de cada Administración con los medios técnicos y materiales de los que disponga.

5. Integrar a las Comunidades Autónomas en los órganos de mando y coordinación que se creen para hacer frente a situaciones de crisis y regular la representación que han de tener las distintas Administraciones Públicas en tales órganos, así como la participación en los mismos de representantes de los Colegios Oficiales de Ingenieros Navales, de Marineros Mercantes, de Prácticos de Puerto de España y de representantes de las comunidades científica, sanitaria, de psicología, económica y operativa.

6. Instar al Gobierno a reforzar las competencias y planes de apoyo a los Ayuntamientos litorales y cofradías de pescadores, incluyendo organización, medios, formación y entrenamiento adecuado.

7. Es necesario dotar a la Administración española de un sistema propio de oceanografía operacional, que permita, fundamentar, las decisiones de los órganos gestores de una crisis en criterios científico técnicos adecuados a cada situación, y que contribuya a que la ciudadanía se sienta más segura e informada ante las decisiones que se toman en estos casos, para lo que es necesario que se impulse la creación de una unidad que proporcione datos permanentes y fiables a las administraciones y a todos los ciudadanos que utilicen el mar como medio de vida, de trabajo o de esparcimiento.

8. Instar al Gobierno a desarrollar planes específicos de preparación básica de los voluntarios y sus organizaciones, así como un Plan de simulacros a realizar anualmente en las costas españolas.

9. Elaborar un Libro Blanco de la Marina Civil que incluya un catálogo de todos los convenios, leyes y

normas de cualquier rango, que sean de aplicación al mundo de la mar, y en el que figuren todos los organismos públicos que posean embarcaciones susceptibles de cumplir la reglamentación de la Marina Mercante.

10. Potenciar las Inspecciones MOU mediante la incorporación de profesionales que cumplan los requisitos establecidos en la legislación europea.

VII. Conclusiones adoptadas por la subcomisión en relación con el impacto de la catástrofe sobre el medio marino y recomendaciones y propuestas para el futuro en relación con la recuperación del medio y la lucha contra la contaminación

Considerando:

1. Que los vertidos de fuel procedentes del «Prestige» produjeron severos daños medioambientales en el litoral atlántico y cantábrico de las costas españolas, con especial incidencia en el Parque Nacional de las Islas Atlánticas y diversos Lugares de Interés Comunitario. Resultaron igualmente afectados 22 espacios protegidos de la Red Natura 2000 del litoral gallego, otros 126 espacios de la Red Natura entre el Miño y la entrada al Canal de la Mancha.

Que el fuel del «Prestige» produjo una alta impregnación en toda la franja costera afectada, a pesar de los esfuerzos realizados para combatirlo.

Que los efectos a largo plazo no están todavía evaluados y que no se puede conocer el grado de recuperación de los espacios sensibles.

2. Que se han realizado una gran cantidad de estudios sobre la protección de la biodiversidad, y sobre la situación actual de las zonas afectadas desde este punto de vista, pero que adolecen de términos comparativos sobre la situación anterior a la catástrofe, debido a la escasez de informes similares previos a noviembre de 2002.

Que la población avícola marina se estima que ha perdido más de 110.000 aves, principalmente araos.

Que el Ministerio de Medio Ambiente, a través de la Fundación Parques Nacionales, está realizando un estudio sobre la evaluación y seguimiento de los daños derivados del vertido del «Prestige» en el Parque Nacional de las Islas Atlánticas y de otros espacios protegidos de relevancia comunitaria, con un plazo de tres años que concluirá en octubre de 2006.

Que es muy difícil evaluar el efecto de la contaminación por el hundimiento del «Prestige» sobre las especies marinas, ya que hay parámetros que varían de año a año, sin que se conozcan las razones de esa variación.

Que sólo a largo plazo se puede observar si hay un efecto de disminución de las especies o de alteración de sus ciclos vitales.

3. Que los vertidos del «Prestige» afectan directamente a 16 de los 67 hábitats naturales protegidos en

Galicia, y otros 25 se verán afectados en modo secundario por la descontaminación o limpieza de los mismos y que no hay un modelo claro de desarrollo que contemple la conservación de los hábitats, es complicada la tarea de su adecuada recuperación.

4. Que los trabajos de limpieza de playas y rocas pueden haber generado impactos adicionales a los propios del fuel sobre el medio natural.

Que la franja costera afectada es, en muchos casos, la fuente de la vida en el mar (zona de reproducción y cría de muchas especies), por lo que la marea negra del «Prestige» fue especialmente dañina; y más aún si se tiene en cuenta que incidió en zonas que estaban ya afectadas por otras fuentes de contaminación.

5. Que la catástrofe del «Prestige» pone de relieve, una vez más, la estrecha e íntima relación que existe entre una elevada protección del medio ambiente, la salvaguarda de la calidad de vida de los ciudadanos y un óptimo desarrollo económico.

Que experiencias como la realizada por el Ministerio de Medio Ambiente sobre la evaluación y evolución sobre los efectos del fuel del «Prestige» sobre el parque Nacional de las Islas Atlánticas y otros espacios protegidos de relevancia comunitaria deben considerarse como un proyecto piloto muy útil para determinar las condiciones de recuperación del medio marino natural.

6. Que la reciente crisis del «Prestige» ha puesto también de manifiesto la necesidad de llevar a cabo un adecuado programa de formación en materia de sensibilización y lucha contra la contaminación marina y del litoral.

7. Que dado que el sector marítimo pesquero y los trabajadores del mar en general son los primeros afectados por los sucesos de contaminación marina, el 27 de julio de 2005 se firmó un Convenio de colaboración entre el ISM y el Ministerio de la Presidencia, CEPRECO, para el enriquecimiento de los programas formativos del ISM, y la organización de actividades específicas relacionadas con la formación y sensibilización en materia de prevención y lucha contra la contaminación.

La Subcomisión presenta las siguientes

Propuestas:

1. Hay que mantener durante 10 años por lo menos un sistema para la recogida de datos sobre los efectos de la polución en el entorno marino y sobre las poblaciones de aves marinas, para determinar el grado de recuperación y decidir si se requieren medidas adicionales de bio-recuperación. En esta línea, es necesario mantener un seguimiento de los datos de evolución de la fauna marina para conocer el verdadero impacto del hundimiento a medio y largo plazo.

2. Hay que mantener un sistema de control y seguimiento de los entornos más afectados mediante el análisis de bio-indicadores.

3. Debe inventariarse y cartografiarse el medio marino para disponer de información geográfica eficaz y elaborar los sistemas de referencia. Asimismo, se insta al Gobierno a que elabore y presente en esta Cámara un mapa de las zonas costeras más sensibles a proteger en caso de contaminación marina accidental.

4. El estudio realizado por el Ministerio de Medio Ambiente a través de la Fundación Parques Nacionales debe ser facilitado al Congreso cuando esté terminado (su conclusión está prevista para noviembre de 2006).

5. Deben precisarse los organismos científicos y expertos que deben ser consultados en estos casos para evitar las dilaciones y las discrepancias que pueden haber contribuido a no tomar las medidas.

6. Los modelos de desarrollo que se establecen para las zonas más dañadas por el desastre ecológico deberían considerar los modelos de hábitats preexistentes, al efecto de resguardarlos en la medida de lo posible.

7. Es necesario realizar un seguimiento detallado de estas actuaciones y su repercusión para comprobar y, en todo caso, garantizar que los espacios sobre los que se actuó no sólo están limpios, sino que han recuperado, o lo van a hacer, su función como ecosistema productivo o, en su caso, se han creado las condiciones para que así se produzca.

8. Es necesario y urgente tomar las medidas pertinentes para la recuperación medioambiental del conjunto de la costa afectada, de sus aguas, así como la erradicación de las fuentes de contaminación que continúan en la actualidad.

9. Cooperar con la Xunta de Galicia en la elaboración de un plan de recuperación productiva de los recursos pesqueros de las aguas gallegas, fundamentalmente de los capturados con artes menores. Esta recuperación se realizará de forma preferente con la creación de arrecifes y/o la repoblación de especies sobreexplotadas.

10. Colaborar con la Xunta de Galicia en la recuperación, y en el impulso de sector pesquero y el marisqueo abriendo todas las potencialidades existentes y nuevas vías de la comercialización para productos excedentarios e infravalorados.

11. Colaboración entre el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y la Xunta, para realizar conjuntamente campañas publicitarias y de promoción del consumo de especies autóctonas con el fin de facilitar su introducción en los mercados.

12. Se insta al Gobierno a continuar, en colaboración con la Xunta de Galicia los trabajos de recuperación integral de las Rías y del litoral de Galicia para eliminar la contaminación y favorecer la recuperación productiva en estas áreas.

13. Continuar con los trabajos de simulación del Centro de Formación de Jovellanos para el estudio de modos de actuación en siniestros virtuales y en procesos de contaminación marina accidental, impartiendo cursos sobre esta materia para facilitar la toma de deci-

siones, en el futuro, a los funcionarios que pudieran estar relacionados con ellos.

14. Realizar programas de investigación y desarrollo de las técnicas de limpieza de playas y costa.

15. Elaborar una guía metodológica de recogida y transporte de aves petroleadas.

16. Elaborar planes de formación de marineros, pescadores, mariscadores, etc. en labores de recuperación medioambiental y lucha contra la contaminación marina en el centro de Bamio y otros centros que reúnan las condiciones adecuadas para ello.

17. Que desde el Gobierno se impulse la ejecución y desarrollo del Convenio firmado el 27 de julio de 2005, entre el ISM y el Ministerio de Presidencia, CEPRECO, y se extienda su finalidad a otros colectivos no incluidos en el ámbito del ISM, a través de los oportunos acuerdos o convenios que, en su caso sean necesarios, para la cooperación con otras administraciones públicas en la formación y educación que la sensibilización en esta materia requiere.

18. Habida cuenta de que la sobre-explotación, puede acabar con diferentes especies, tenemos el ejemplo de la anchoa en el mar Cantábrico, es necesario reforzar las medidas y los estudios científicos de carácter sistemático que nos permitan estudiar la situación de los caladeros y de las especies, desbrozar el medio marino en su totalidad, siendo conscientes del gran valor económico que genera y los empleos que mantiene.

VIII. Conclusiones adoptadas por la subcomisión y recomendaciones y propuestas para el futuro en relación con el impacto de la catástrofe sobre los recursos productivos

Considerando:

1. Que todavía es difícil evaluar las pérdidas económicas del sector pesquero con motivo del hundimiento del «Prestige», teniendo en cuenta que otras experiencias nos muestran efectos diferidos en el tiempo de la contaminación, dificultad que se pone de manifiesto en la disparidad de los datos ofrecidos por los comparecientes ante esta subcomisión.

2. Que la característica de temporalidad de la actividad pesquera-marisquera, es aún mayor cuando se realiza en una zona afectada gravemente por accidentes de mareas negras, ya que a la aleatoriedad normal de la actividad se añaden dos elementos determinantes:

1. La pérdida de individuos adultos reproductores en el tiempo inmediato a la extensión de los hidrocarburos sobre su hábitat marino habitual.

2. Los problemas de repoblamiento, consecuencia del cambio operado en el medio.

Teniendo en cuenta las experiencias de otras catástrofes similares, sabemos que el impacto no es idéntico

en todas las especies ni regular en el tiempo de afectación, que puede durar años.

3. Que el impacto de catástrofes como la del Prestige sobre las especies marinas no cuenta aún con datos contrastados por la comunidad científica, ya que las experiencias no son totalmente trasladables al cambiar el medio en que se materializan.

Que se han producido variaciones en la población animal y vegetal como consecuencia del hundimiento, y que hay un estudio continuo del Ministerio de Medio Ambiente sobre la evaluación y evolución de los efectos del fuel del «Prestige» sobre el Parque Nacional de las Islas Atlánticas y otros espacios protegidos de relevancia comunitaria y que se espera que en cinco años en el Parque Nacional se recuperen las cotas de limpieza y vida anterior al siniestro. Estamos ante un caso limitado geográficamente pero en el que se dan todos los parámetros para un estudio profundo de los efectos del fuel.

4. Que la afectación del litoral y del medio marino exige una labor continuada de regeneración, con una planificación clara, así como una dotación económica y de medios para ese fin, y que la catástrofe del «Prestige» afectó también de forma importante al marisqueo y acuicultura del sur de Galicia donde se estaban realizando los más serios proyectos de modernización y transformación del sector.

La Subcomisión presenta las siguientes

Propuestas:

1. Es necesario aprender de experiencias como la del «Prestige» para profundizar en el establecimiento de mecanismos de compensación ágiles y rápidos para el pronto pago de las indemnizaciones a las víctimas que más sufren las consecuencias de los sucesos de contaminación marina: los sectores de la pesca y el marisqueo.

2. Hay que considerar seriamente la posibilidad de que los efectos de la polución marina se perciban en los próximos cinco años. Por ello, transcurrido ese plazo, debe realizarse un informe que permita conocer el impacto real de la catástrofe en el medio marino.

3. Es necesario que se realice, en colaboración con el sector y el mundo científico, un seguimiento a largo plazo de los efectos de los hidrocarburos sobre las principales especies de los hábitats costeros de Galicia, dada la reducción de capturas detectada en algunas especies.

4. Resulta conveniente que las Administraciones pesqueras colaboren con el sector en el desarrollo de un Plan de recuperación y repoblación de especies de valor comercial, adaptadas al medio para contrarrestar los efectos de la catástrofe y recuperar la sostenibilidad del medio. A este fin, el Gobierno del Estado debe colaborar con la Xunta de Galicia y los sectores afectados

en los planes de recuperación productiva del medio marino.

5. Es necesario implementar un plan de seguimiento, en colaboración con el sector afectado, sobre el comportamiento de las especies marinas de interés comercial y de toda su cadena alimentaria, para averiguar cómo afectó la contaminación generada por el «Prestige» a la reproducción, crecimiento y mortalidad de cada especie.

6. Una vez determinada la posible afectación de las especies y de los ecosistemas de seguimiento, es necesaria la implementación de un Plan de Recuperación del Ecosistema, sostenido en el tiempo, y de una red de las llamadas «Arcas de Noé» a lo largo de la costa inicialmente afectada por la catástrofe.

7. Por parte de los poderes públicos deben tomarse medidas de apoyo a la acuicultura, marisqueo y pesca artesanal o de bajura de la costa sur de Galicia para que puedan continuar proyectos que fueron frenados por el impacto de la catástrofe que menos visible que la Costa da Morte, tuvo un mayor impacto en el sector productivo.

8. Elaborar, de acuerdo con las Comunidades Autónomas, un plan estratégico de gestión, conservación y, en los casos necesarios, recuperación del caladero nacional.

IX. Conclusiones adoptadas por la subcomisión y recomendaciones y propuestas para el futuro en relación con el impacto socioeconómico de la catástrofe

Considerando:

1. Que el impacto sobre la economía gallega es grave. Que la catástrofe del «Prestige» ha dado lugar temporalmente, a una disminución de rentas derivada de daños infligidos al medio natural, que es el que hace posible las actividades productivas relacionadas con la pesca. Que la catástrofe del «Prestige» afectó fundamentalmente a una zona fuertemente dependiente de la pesca, cuyo desarrollo es necesario potenciar y diversificar. Que los vertidos de fuel del buque «Prestige» determinaron la paralización temporal total de las actividades de pesca, marisqueo y acuicultura en la Comunidad Autónoma de Galicia, afectando profundamente a dichas actividades en el resto de Comunidades afectadas (Asturias, Cantabria, y País Vasco), e incidieron también de forma extraordinaria en las restantes actividades económicas ligadas a los sectores productivos afectados.

Que la catástrofe del «Prestige» afectó en Galicia a una de sus zonas con mayores valores medioambientales, pero también más deprimida económicamente, y en general a un sector (el pesquero) que necesita avance y diversificación.

Consideramos que es necesario hacer un seguimiento adecuado sobre la actividad productiva al objeto de asegurar un nivel de rentas adecuado a este sector.

2. Que de la experiencia de los efectos de las contaminaciones del «Exxon Valdez» y del «Egean Sea», cabe afirmar que los efectos negativos en el entorno marino pueden subsistir transcurridos incluso más de 10 años.

3. Que la magnitud de la catástrofe del «Prestige» y su impacto negativo a todos los niveles se produjo sobre la Costa da Morte, un área de gran potencial, con una gran riqueza natural y un gran potencial en marisqueo y acuicultura que fue afectado por la catástrofe que frenó y dio inseguridad a los proyectos de modernización y estructuración, que podían haber desarrollado una zona tradicionalmente deprimida económicamente; y que el impacto de la catástrofe unido a la memoria de otras anteriores, actúa como un freno para el desarrollo de iniciativas productivas en la zona más afectada por la inseguridad que se vive, hay que entender que la diversificación debe ser una salida obligada y dentro de ella la apuesta por el turismo cultural y de naturaleza.

Que el impacto económico de la catástrofe golpeó con dureza a los ayuntamientos de la Costa da Morte.

4. Es importante destacar, en la recuperación económica de este tipo de catástrofes el problema que supone reponer el capital en procesos en los que la materia viva gobierna la existencia de activos, y éstos, a su vez, constituyen la base de producción por lo que sólo con dinero, con capacidad financiera, no regresará a la situación inicial sin contar con la variable tiempo. La fuente de generación de la pesca es un recurso natural renovable, que precisa de un medio marino limpio para crecer y multiplicarse. Si se interrumpe violentamente el ciclo bioecológico en que se desarrolla el recurso, tanto la flora como la fauna marinas sufren la ruptura de la cadena natural, esta interrupción tienen económicamente la misma consideración y significado que la destrucción de activos en la industria pero con la gran diferencia que éstos pueden ser repuestos instantáneamente con capital dinero, y las larvas muertas, no.

5. También hay que tener en cuenta que además de los efectos directos, existe una segunda vía para la difusión de impactos, se trata del «efecto inducido», éste se refiere a los efectos que se derivan de la disminución de rentas, es decir, con motivo de la paralización de una actividad no sólo desaparecen los consumos y la oferta productiva de esta empresa, sino que las rentas que genera en forma de excedentes y en forma de salarios también se ven afectadas, y esto, lógicamente, se traslada también hacia el sistema productivo afectando directamente a lo que sería la formación de capital y al consumo que son directamente los destinos naturales del excedente y de los salarios.

6. Que las reclamaciones de los damnificados representan sólo una parte del coste de la catástrofe, que las soluciones no pueden limitarse exclusivamente a las indemnizaciones por disminución en las rentas,

sino que es precisa la regeneración del medio marino, auténtico capital medioambiental, generador a corto, medio y largo plazo de esas rentas: la creación de reservas marinas, el fomento de la investigación y desarrollo en acuicultura zonal, consideradas todas ellas como inversiones creadoras de capital, que complementen y restauren el capital perdido.

7. Que los fondos pagados por las Administraciones Públicas a los titulares de derecho de pesca y marisqueo representan transferencias realizadas para paliar la caída, la desaparición de la actividad productiva.

Que los pagos efectuados por las administraciones no implican garantía de supervivencia de las fuentes que generaban renta antes de la catástrofe del «Prestige».

8. Que se debe tener en cuenta a la hora de valorar los efectos de la catástrofe la importancia de la pesca en la economía gallega, puesto que tienen una consideración estratégica. Se trata de un sector económico con elevado poder de arrastre, tal y como expresa la relación con 74 sectores económicos que aparecen en las tablas input-output, pesca-conserva gallega realizadas en 1999. Además se trata de un sector que incorpora de manera rápida y eficiente nuevas tecnologías siendo así mismo un sector innovador.

La Subcomisión presenta las siguientes

Propuestas:

1. La cuantificación del impacto del siniestro sobre la economía gallega no debería realizarse exclusivamente partiendo de la inversión realizada para paliar los daños, sino que debería incluir también la incidencia en la creación de riqueza, en la inversión, crecimiento económico y creación de capital en Galicia.

2. Las soluciones no pueden limitarse exclusivamente a las indemnizaciones por disminución en las rentas, sino que es precisa la regeneración del medio marino, auténtico capital medioambiental, generador a corto, medio y largo plazo de esas rentas. A ese fin, se propone la creación de reservas marinas, el fomento de la investigación y desarrollo en acuicultura zonal, consideradas todas ellas como inversiones creadoras de capital, que complementen y restauren el capital perdido.

En todo caso, los mecanismos de responsabilización, ejecución y pago de los gastos efectuados han de ser rápida y eficazmente auditables para proceder al inmediato pago, tanto de los trabajos que se efectúen como de los daños causados.

3. Es necesario potenciar estudios de investigación y desarrollo en la zona, para introducir nuevos cultivos con utilización de jaulas y otros sistemas técnicamente novedosos, así como líneas de investigación para la obtención de nuevos productos o subproductos procedentes de la pesca, el marisqueo y la acuicultura.

4. Es necesario poner en marcha, en el área económicamente afectada, programas que permitan crear

expectativas de empleo en nuevos cultivos, en las empresas transformadoras, en los procesos de comercialización, para la mejora tecnológica de la pesca, para la creación de nuevos empleos de manipulación de productos pesqueros y para la entrada o desarrollo de las nuevas tecnologías en comercialización y en gestión de recursos.

5. Es necesario aprobar planes de formación específica para la gestión de criaderos, parques de cultivos, granjas de producciones marinas, etc. También es necesaria la puesta en funcionamiento de aulas formativas destinadas al fomento del asociacionismo en el sector pesquero y marisqueo y al estudio de nuevas formas organizativas de carácter empresarial.

6. Es necesario hacer un mayor esfuerzo inversor en la recuperación medioambiental y en especial en la regeneración del medio marino como base para desarrollo económico diversificado de la zona.

7. Es necesario un plan global para la Costa da Morte, como la mejor forma de articular de un modo homogéneo y coherente las soluciones a las necesidades de la zona.

8. Los poderes públicos deben adoptar medidas para mejorar las comunicaciones viarias, el suministro de energía, la formación y el reciclaje de los trabajadores, la protección ambiental y la seguridad marítima, de manera que se transmita seguridad a los inversores y se anime la realización de proyectos de futuro.

9. Sería positivo integrar en el proyecto el futuro Parador de Muxía, los faros de Lira, Touriñán, Fisterra, Vilan, Sisargas y Roncado.

10. Es necesario proceder a una evaluación global de los costes, incluyendo las pérdidas sufridas por el sector privado, (productos del mar, turismo, etc.), los costes sociales (limpieza y restauración, recreo, usos pasivos del patrimonio natural...) y los costes ambientales (afección directa o diferida a los hábitat costeros) de las zonas afectadas. De este modo la evaluación se referiría los valores de mercado y los de otra naturaleza.

11. Es necesario que el Gobierno impulse el conocimiento a corto, medio y largo plazo y la dimensión económica de todos los daños causados por una marea negra.

12. Se debe valorar la conveniencia de instar a la Comisión Europea a reconsiderar cuanto antes la exclusión del tráfico de hidrocarburos de la directiva sobre responsabilidad ambiental en la Unión, exclusión que se basa justamente en suponer eficiente el sistema FIDAC.

13. En el sector turístico se debe actuar sobre la acuicultura (productos de cierta singularidad), teniendo en cuenta su importancia para el turismo. Es importante que la pesca y la artesanía, que serían dos de los apartados de la economía de varias comarcas afectadas más importantes para el conjunto del sistema productivo, se unan al turismo.

14. En los recursos naturales es necesario racionalizar los nuevos modelos de desarrollo. Las nuevas

estrategias socioeconómicas deben ser compatibles con la necesidad de conservar y gestionar los espacios naturales y los componentes que hay en ellos.

X. Conclusiones adoptadas por la subcomisión y recomendaciones y propuestas para el futuro en relación con el impacto de la catástrofe sobre la salud

Considerando:

Que la marea negra del «Prestige», más allá del enorme problema ecológico y económico, puede tener también un alcance sanitario y de salud pública, por las experiencias de catástrofes precedentes, y por las experiencias de organizaciones no gubernamentales, es conveniente un seguimiento de los potenciales efectos sobre el colectivo humano que participó en la limpieza del fuel.

La Subcomisión presenta las siguientes

Propuestas:

1. Deben completarse y publicarse los estudios científicos, realizados o en curso de realización, sobre las consecuencias de las mareas negras en la salud de las personas.

2. Es necesario que en situaciones de catástrofes los protocolos correspondientes a los comités de crisis que deban crearse incorporen como prioridad el análisis y la puesta en marcha de las medidas adecuadas para paliar los riesgos hacia la salud humana, tanto de las personas que participan en las tareas paliativas, sean voluntarios o no, como de la población en general.

3. El Gobierno Español promoverá la realización de estudios epidemiológicos que permitan conocer y evaluar los efectos de la exposición al fuel sobre la salud de trabajadores, voluntarios y residentes en las zonas afectadas por la catástrofe, así como el impacto de la contaminación ocasionada por la catástrofe sobre las principales dimensiones psicosociales de la salud en los Municipios afectados.

XI. Conclusiones adoptadas por la subcomisión y recomendaciones y propuestas para el futuro desde la perspectiva del mundo científico

Considerando:

1. Que la catástrofe del «Prestige» evidenció desconexión inicial entre el mundo científico y las decisiones políticas en temas en los que debiera haber total coordinación. Que esta desconexión entre la Administración y la comunidad científica dificultó la toma de decisiones adecuadas en la lucha contra la contaminación, por parte de las autoridades (hasta tres meses

después del hundimiento, no se pudo elaborar un plan de intervención científica)

2. Que los investigadores españoles cuentan con una formación homologable a la de sus colegas en los países de nuestro entorno, pero que, en ocasiones, los medios y las estructuras de apoyo no resultan adecuados para desarrollar su labor en la mejor de las condiciones.

Que la actuación de la Comunidad Científica durante la catástrofe del «Prestige» demostró la sobrada preparación de sus técnicos y expertos, si bien, también puso de manifiesto la necesidad de dotar económicamente de manera adecuada y con perspectivas estructurales a esos grupos de expertos al objeto de garantizar su capacidad de respuesta inmediata.

3. Que la catástrofe del «Prestige» ha puesto de manifiesto la necesidad de profundizar en el conocimiento del medio marino, puesto que representa un porcentaje elevado de la riqueza natural y económica de nuestro país.

4. Que en el momento de la catástrofe no existía un programa de trayectorias de corrientes y mareas, pero que adá de hoy ya se ha desarrollado un programa de oceanografía operacional a nivel estatal, denominado ESEEO. Que algunas Comunidades Autónomas están realizando estudios sobre corrientes y mareas. Que una adecuada modelización de la ruta de las manchas de fuel mediante boyas, meteorología y coordinación ha permitido organizar la actuación de los barcos pesqueros en el Cantábrico para una recogida de fuel sustancialmente superior a la de los medios especializados anticontaminación. Si hubieran existido esos datos anteriormente, la respuesta hubiera sido más efectiva en la vertiente atlántica.

La Subcomisión presenta las siguientes

Propuestas:

1. Es necesaria la continuidad del Proyecto ESEEO para que se puedan implantar y mantener los sistemas desarrollados, lo que supondrá la rentabilización del esfuerzo realizado para gestionar, en el futuro, eventuales crisis como la del «Prestige».

2. Es necesario crear un programa de investigación permanente y multidisciplinar sobre vertidos marinos accidentales. Es conveniente estudiar la creación de un «Centro de investigación de referencia internacional» en el campo del desarrollo de la investigación marina y de la recuperación medioambiental por contaminación accidental y no accidental, por hidrocarburos y otros productos peligrosos.

3. Es necesario reforzar las medidas y los estudios científicos de carácter sistemático que nos permitan estudiar la situación de los caladeros y de las especies, desbrozar el medio marino en su totalidad, siendo conscientes del gran valor económico que genera y los empleos que mantiene.

4. Hay que crear estructuras de gestión científica sólidas y bien coordinadas, homologables internacionalmente, que nos permitan consolidar realmente un sistema I+D+i capaz de ofrecer soluciones a las necesidades de la sociedad del siglo XXI.

5. Es necesario instituir un Grupo Permanente de Emergencia de la Comunidad Científica de reducido tamaño, coordinado desde su presidencia, con disponibilidad operativa inmediata, capaz de hacer un análisis primario de cualquier emergencia o catástrofe donde sea pertinente la intervención científica y asesorar a un eventual comité de composición mas amplia para tratar los diferentes problemas originados por catástrofes.

6. Es necesario un incremento del esfuerzo investigador en Oceanografía y, en concreto, en biología marina, con el objeto de abordar desde el conocimiento, una adecuada gestión en el medio marino que permita afrontar eventos como el de la catástrofe del «Prestige» con garantías de éxito.

7. Es necesario que el Gobierno intensifique los instrumentos de política científica y tecnológica del Estado y la participación de las Universidades, los organismos públicos de investigación y las sociedades científicas, en el seguimiento de las catástrofes en el mar y con las especies marinas, a fin de que se pueda abordar adecuadamente el análisis y minoración de sus riesgos.

8. Que es necesario que el Gobierno cree un organismo o ente con función coordinadora de las distintas entidades investigadoras, a fin de una mayor optimización de las investigaciones científicas.

9. Estudiar y ensayar modelos matemáticos para facilitar el seguimiento y el análisis de tendencia y predicción de deriva de derrames.

10. Presentar un Plan de medidas preventivas para evitar la contaminación de los sistemas medioambientales.

11. Instar al Gobierno a elaborar un Plan Director para la gestión sostenible de la costa.

12. Instar al Gobierno a designar y crear la red de áreas marinas protegidas antes del año 2010 que de alguna manera garantice la conservación a largo plazo de la biodiversidad marina en España.

XII. Conclusiones y propuestas relativas a la mejora de la seguridad marítima

Considerando:

1. Que el sistema de seguros suscrito por el «Prestige» no garantiza suficientemente los potenciales daños a los intereses generales, primando sobre los mismos, la salvaguarda de los intereses particulares y limitando las responsabilidades de los agentes implicados.

2. Que una de las enseñanzas de la catástrofe del Prestige es la necesidad de impulsar iniciativas a nivel internacional dirigidas a incrementar el nivel de exi-

gencia en la inspección de buques, con el objeto de garantizar el cumplimiento de los estándares fijados para otorgar el correspondiente certificado de navegabilidad.

3. Que la catástrofe del «Prestige», que asoló las costas de Galicia y, en menor medida, la Cornisa Cantábrica, puso de manifiesto la existencia de espacios de mejora en cuanto al régimen de la responsabilidad y cobertura de riesgos.

Los actuales sistemas de responsabilidad limitada en caso de una catástrofe no son un elemento disuasorio para quienes no cumplen con las medidas de seguridad aplicables para evitar catástrofes medioambientales.

4. Que el desarrollo económico y social de Galicia, y en general de las regiones atlánticas, está fuertemente ligado al mar —pesca e industrias relacionadas, turismo, economía portuaria— los perjuicios de las mareas negras son enormes y tienen graves consecuencias ecológicas, económicas y sociales.

5. Que es prioritario, para prevenir los riesgos derivados del transporte marítimo de mercancías potencialmente contaminantes, que la Unión Europea avance en este campo y que los Estados miembros apliquen lo más rápidamente posible la legislación europea sobre esta cuestión.

6. Que los mares de la Unión Europea, por el tráfico marítimo de todo tipo que soportan, tienen importantes riesgos de ser afectados por catástrofes como la del «Prestige».

7. Que los poderes públicos deberían impulsar el conocimiento a corto, medio y largo plazo de la dimensión económica de todos los daños causados por la marea negra, por ser imprescindible para aplicar el criterio de «quien contamina paga», de manera que «contaminar no sea barato».

8. Que la regulación comunitaria del sistema de responsabilidad que rige el tráfico marítimo en la Unión Europea debería orientarse hacia fórmulas disuasorias, con sistemas integrales de responsabilidad ilimitada, de forma que invertir en seguridad deje de ser poco rentable.

9. Que la precarización de todas sus facetas (tripulación, barcos, fletes), es hoy una característica del tráfico marítimo de mercancías internacionales, y que la seguridad marítima está subordinada a intereses meramente económicos, como los hechos demuestran.

10. Que una parte importante de la flota que navega frente a nuestras costas con mercancías contaminantes lo hace en barcos viejos, con deficiente mantenimiento, bajo pabellones de conveniencia, con empresas virtuales, tripulaciones substandard y costes (fiscales, laborales, aseguramiento) mínimos.

11. Que en el transporte marítimo internacional de mercancías peligrosas en muchos casos las inspecciones han demostrado su deficiencia en cuanto al cumplimiento de los parámetros mínimos de seguridad o navegabilidad.

12. Que, según los criterios de la Organización Marítima Internacional (OMI) y la normativa de la Unión Europea sobre esta materia (Directiva 2002/59/CE del Parlamento europeo y del Consejo relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo), procede la definición de los puertos de refugio.

13. Que el accidente del buque «Prestige», que posteriormente se concretó en un episodio catastrófico, a consecuencia de las características y magnitud del vertido, afectando a la mayor parte del litoral galaico cantábrico puso de manifiesto las debilidades del sistema de prevención y respuesta frente a este tipo de episodios:

a) Existía insuficiencia de equipos y de medios adecuados, tanto aéreos como marítimos, así como de los necesarios elementos de contención y de las instalaciones apropiadas para su mantenimiento y gestión.

b) Los equipos especializados de lucha contra la contaminación y, específicamente, los buques recogedores y aviones de reconocimiento y detección fueron insuficientes.

c) Fueron evidentes las deficiencias en los protocolos y mecanismos de coordinación entre las Administraciones y Organismos concernidos por el accidente.

d) Fue escasa o nula la participación en la toma de decisiones de las diferentes especialidades técnicas y científicas involucradas en el problema.

e) Fueron manifiestas las circunstancias y deficientes condiciones del Buque «Prestige» origen de la catástrofe.

La Subcomisión presenta las siguientes

Propuestas:

1. Se debe impulsar y apoyar en el seno de las instituciones europeas todas aquellas iniciativas encaminadas a establecer un sistema obligatorio de seguros que garantice la plena asunción de responsabilidades en caso de accidente marítimo productor de contaminación y, en consecuencia, reduzca el riesgo de comportamientos peligrosos para el medio ambiente. Asimismo, se debe impulsar el establecimiento de políticas encaminadas a que todos los barcos que entren en aguas comunitarias estén cubiertos por una póliza de seguros que cubra su responsabilidad en caso de daños a terceras partes.

2. Se debe mantener un seguimiento del impacto medioambiental de la catástrofe para determinar si son necesarias nuevas actuaciones a largo plazo.

3. Es necesario promover, en España y en el ámbito internacional, mejoras sustanciales en la inspección de buques en el marco del Memorando de París, incrementando la dotación de los servicios de inspección marítima, garantizando la adecuada formación de los profesionales que la integren en materia de ingeniería

naval y navegación, homogeneizando los criterios de inspección e intensificando los controles, especialmente los estructurales y relativos a corrosión del buque y la profesionalización técnica de los mismos, así como su independencia.

4. Es necesario promover ante la Unión Europea que, en el plazo de un año, dicte normas que no limiten la responsabilidad civil de los propietarios de los buques que incurran en daños por contaminación marina, de forma que los procedimientos de indemnización tengan en cuenta la reparación integral del conjunto de daños causados (daño emergente y lucro cesante) por parte de los sujetos responsables. Se propone también instar el incremento del montante de los fondos de indemnización así como su mecanismo de financiación a través de una contribución diferenciada en virtud de riesgos y prácticas de sus contribuyentes. El principio «el que contamina, paga» debe coincidir con el coste real de los daños producidos. En términos paliativos, los gastos generados no deben ser financiados por los presupuestos públicos, como ha ocurrido en el caso del «Prestige», sino que deben ser soportados por las compañías aseguradoras o por el patrimonio del contaminador.

5. Es necesario articular los medios precisos para que las negligencias y fallos ocurridos, causa del naufragio del Buque «Prestige» y responsables, en buena medida, de la gravedad en los efectos derivados de la misma, no se repitan. Para ello, es fundamental que la respuesta, tanto en términos de prevención como de sanción, sea contundente e inequívoca tanto a nivel nacional como europeo e internacional.

6. Es necesario reforzar el control de los navíos por parte de la autoridad competente de la que depende el puerto y establecer los criterios de calidad aplicables a las sociedades de clasificación de buques, así como implantar un control efectivo del tráfico marítimo a lo largo de nuestras costas, con especial incidencia en el tráfico de mercancías peligrosas o potencialmente peligrosas, teniendo presente la entrada en vigor del sistema de identificación automática (SIA) en los buques.

7. Es conveniente que se identifiquen lugares naturales y artificiales que puedan convertirse en lugares de refugio para buques en dificultades, de acuerdo con la nueva normativa, mediante un plan que incluya los medios de asistencia, salvamento y operaciones en caso de intervención, así como la posible petición de una garantía financiera al operador, armador o propietario de la carga, para responder de los daños que pudieran ser causados a las personas o bienes.

8. Debe trasladarse a las instancias competentes de la Unión Europea la conveniencia de elaborar una normativa más exigente sobre contaminación marina e impedir la presencia en aguas comunitarias de buques de mercancías altamente contaminantes con pabellón de conveniencia, ya que esta situación puede derivar en

dificultades para fijar responsabilidades en caso de siniestro.

9. Debería flexibilizarse el Fondo de Solidaridad de la Unión Europea para facilitar el acceso al mismo en caso de siniestros como el del «Prestige».

10. En términos preventivos, es preciso reforzar al máximo los elementos disuasorios de conductas de riesgo, entre los cuales destaca que el responsable tenga que asumir graves costes económicos

11. España debe insistir en que tanto en el ámbito de la OMI como en el del FIDAC, se agilicen los mecanismos para el pago a las víctimas de las cuantías que les corresponden y se establezcan procedimientos de indemnización que incluyan la reparación de los daños medioambientales causados y la recuperación de las zonas afectadas.

12. Es necesario hacer controles reales y rigurosos de los barcos que navegan con mercancías peligrosas, luchar contra las banderas de conveniencia, garantizando tripulaciones capacitadas y barcos con las condiciones de seguridad adecuadas a la peligrosidad de las mercancías que transportan.

13. Es necesario proponer una modificación de la normativa de la OMI para garantizar que las inspecciones realizadas por las sociedades de clasificación sean siempre rigurosas garantizando así la seguridad del barco y el adecuado tratamiento de la carga.

14. Las Sociedades de clasificación que certifican el estado de los buques para navegar, en cada caso, deben tener responsabilidades ilimitadas por los daños que puedan ocasionar con sus errores o negligencias.

15. Han de establecerse los casos en que pueda denegarse, debido a objeciones insuperables, la autorización de refugio. En este supuesto, la autoridad del Estado, que ha de estar previamente definida en el plan antes citado, y en los distintos planes de contingencias o emergencias, debe tomar la decisión, teniendo en cuenta, no sólo los intereses nacionales y locales sino también los regionales e internacionales. La autorización o denegación de acceso al lugar de refugio debe ser siempre motivada.

16. Es necesario establecer un adecuado sistema de prevención que permita reducir los episodios de contaminación, fomentando el estricto cumplimiento del Reglamento de Protección de los buques y las instalaciones portuarias.

17. Es necesario establecer un eficaz sistema de lucha contra la contaminación mediante: la incorporación de medios de los que se carecía, el incremento de los actualmente existentes y de sus capacidades, procurando su distribución estratégica a lo largo del litoral español y comprendiendo procedimientos y pautas de actuación que permitan minimizar los efectos negativos de estos episodios.

18. Dar cumplimiento a lo dispuesto por el Subcomité de Radiocomunicaciones, Búsqueda y Rescate de la OMI y realizar un plan común de formación para los

que planifican, para los centros de control, para los coordinadores de salvamento y para quienes participan en la búsqueda y rescate. Así como potenciar la formación y el entrenamiento, incrementando los niveles de conocimiento, experiencia y especialización de todas las personas implicadas en la prevención y lucha contra la contaminación.

19. Constituir un modelo integral de Administración marítima, o potenciar el actual en concordancia con los países de nuestro entorno, capaz de dar respuesta al cómputo de necesidades que el sector marítimo y la sociedad en general demanden. Sería necesario definir y desarrollar los planes y medidas específicas a cargo de las diferentes Administraciones implicadas.

20. Es necesario aplicar con la máxima intensidad el principio de coordinación entre las Administraciones y organismos relacionados con la prevención y lucha contra la contaminación, así como reforzar la cooperación entre la Administración General del Estado y la de las Comunidades Autónomas en materia de seguridad marítima. Se debe estudiar la creación de una Secretaría de Estado para Asuntos Marítimos.

21. Es necesario potenciar en el ámbito internacional las políticas tendentes a la erradicación de los buques subestandar.

22. Asimismo, resulta indispensable la incorporación sistemática al proceso, en todas sus fases, de la comunidad científico-técnica, expertos en los diferentes productos, buques y materias, y disciplinas que puedan plantearse en un episodio de estas características.

23. Es necesario aplicar las recomendaciones de los grupos de trabajo del Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento COSMAR 10, celebrado recientemente en Londres.

24. Se debe solicitar a la Unión Europea que presente una Directiva Comunitaria que defienda, de manera clara y contundente, los intereses de los Estados ribereños, frente a quienes no extreman al máximo las medidas necesarias para no contaminar.

25. Es preciso promover cuantas acciones sean necesarias para que la Agencia Marítima Europea cuente con un barco recogedor en la costa gallega.

26. Es necesario impulsar, en el ámbito de la Convención del Mar de Naciones Unidas, una modificación del Derecho del mar actual en el sentido de proteger de manera más clara los intereses de los países ribereños para evitar los vertidos frente a sus costas y poder actuar respecto a un buque en dificultades con peligro de vertidos.

27. Se propone recortar los tiempos de respuesta de los medios de salvamento en casos de temporales, o en época de verano en costas de alta densidad de flota de recreo o deportiva.

28. Se debe iniciar un amplio estudio, a cargo de profesionales independientes y de probada reputación, que indaguen las causas y circunstancias de los hun-

dimientos y demás siniestros padecidos por buques pesqueros a lo largo de los últimos diez años, con especial incidencia en aquellos casos en que se produjeron pérdidas de vidas humanas. Asimismo, y en las mismas condiciones, deberá abordar una amplia campaña de estudio en orden a determinar el grado cumplimiento de la vigente normativa en materia de seguridad e higiene laboral en el ámbito de la actividad pesquera.

29. Se deben adoptar las disposiciones necesarias a fin de garantizar que los trabajos, estudios e informes de la Comisión de Investigación de Siniestros Marítimos sean públicos en su integridad, asegurar que su realización se lleve a cabo por profesionales independientes de la Administración y de reputada autoridad técnica y científica en materia de navegación marítima y construcción naval, así como que en la confección de los trabajos, estudios e informes se observaren las exigencias contenidas en el Código OMI de Investigación de Siniestros Marítimos.

30. Se propone promover la revisión del actual Plan Nacional de Contingencias, introduciendo en el mismo las medidas correctoras que se deriven de las conclusiones de los ejercicios realizados hasta la fecha y, en particular, protocolos de actuación e intervención inequívocos y de obligado cumplimiento.

31. Se deben adoptar las iniciativas legales y las reformas administrativas necesarias para asegurarse de que las decisiones náuticas en materia de seguridad marítima en las empresas navieras y en la Administración sean llevadas a cabo por profesionales de la mar debidamente experimentados y capacitados de acuerdo a las disposiciones del Convenio STCW 78/95.

32. La estrategia europea en materia de seguridad marítima y protección del medio marino debe tener como principal herramienta a la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA), encargada de evaluar y supervisar la eficacia de la normativa comunitaria en la materia, ayudar a los Estados miembros a ponerla en práctica. Asimismo, efectuar los controles y auditorías precisos sobre su ejecución real y efectiva para plantear propuestas y nuevas recomendaciones de cara a estudiar sus posteriores funciones en respuesta a las diversas necesidades.

33. Impulsar la modernización de las flotas dedicadas al transporte de mercancías peligrosas o potencialmente peligrosas, eliminando los buques de edad avanzada. Llevar a cabo un control riguroso de los pabellones de riesgo y de las condiciones profesionales y sociales de las tripulaciones.

34. Se propone implantar la red telemática europea de seguimiento y control del tráfico marítimo (SAFESEANET).

35. Se propone elevar las exigencias de seguridad en la flota pesquera y de recreo mediante normativa específica.

XIII. Propuestas relativas a la aprobación y modificación de normas jurídicas

La Subcomisión presenta las siguientes

Propuestas:

1. Se insta al Gobierno a intensificar la participación en los trabajos que se lleven a cabo en el Consejo de la Unión Europea conducentes a la aprobación de la normativa contenida en el tercer paquete de seguridad marítima presentado por la Comisión Europea en diciembre de 2005.

2. Se insta al Gobierno a propiciar alianzas con Estados que hayan sufrido, o puedan sufrir, accidentes como el estudiado por esta Subcomisión con el fin de crear en la OMI la masa crítica que permita la modificación de los Convenios Internacionales, en concreto la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, de modo que se dote de mayores competencias a los Estados ribereños en materia de prevención y lucha contra la contaminación.

3. Se insta al Gobierno a presentar las modificaciones normativas oportunas para mejorar el marco jurídico vigente en esta materia y, en particular, las modificaciones necesarias en el Real Decreto 91/2003, de 24 de enero, por el que se aprueba el Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles.

4. Se insta al Gobierno a promover activamente, a través de la representación ante la Organización Marítima Internacional, el desarrollo y modificación de los actuales convenios internacionales en materia de seguridad de la navegación.

5. Se insta al Gobierno a promover activamente, a través de la representación ante la Organización Marítima Internacional y la Organización Internacional del Trabajo, el desarrollo y modificación de los actuales convenios internacionales en materia de condiciones de vida, trabajo y formación de los trabajadores del mar, todo ello con el objeto de garantizar una formación y experiencia adecuada a la peligrosidad de la actividad y del medio en que se desarrolla, asegurar el cumplimiento efectivo de las obligaciones dimanantes de dichos convenios y, en todo caso, promover unas condiciones sociales dignas para dichos trabajadores.

6. Se insta al Gobierno a promover, en el marco de la Unión Europea, la adopción de los instrumentos normativos adecuados que permitan la extensión de las responsabilidades derivadas del vertido de hidrocarburos a las personas físicas y/o jurídicas implicadas en los entramados societarios que habitualmente rodean la gestión, explotación comercial y utilización de los buques petroleros, así como la adopción de políticas disuasorias en relación con las empresas u operadores marítimos nacionales de la UE que recurran al abandono de sus buques con pabellones correspondientes a Estados dotados de registros abiertos.

7. Se insta al Gobierno a promover, en el marco de la Unión Europea, las iniciativas necesarias con el fin de llevar a cabo un estudio de las condiciones de vida y trabajo a bordo de los buques, que analice las condiciones de fatiga de los tripulantes y verifique si se cumplen los descansos mínimos establecidos.

8. Se insta al Gobierno a profundizar en la reforma del Derecho Marítimo español para superar las carencias de la regulación anterior, contenida en el Libro III del Código de Comercio e incidir en la creación de instrumentos de defensa del dominio público.

9. Se insta al Gobierno a proponer modificaciones en la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, e introducir los cambios que se han producido desde 1992 que nos obligan en el campo internacional. Esta modificación se podría tramitar en un plazo breve a la vista del consenso doctrinal sobre las cuestiones que hay que abordar.

10. Defender en los foros internacionales que el orden de prioridades en actuaciones de emergencias marítimas debe ser:

- Defensa de la vida humana en el mar.
 - Defensa de los intereses costeros y del medioambiente marino.
 - Defensa de otros bienes, el buque y la carga.
- Instando al Gobierno a que este nuevo orden de prioridades (vida humana en la mar, intereses costeros y medioambiente marino y bienes a salvar), sea respetado para todo anteproyecto de ley que se presente en esta Cámara.

XIV. Consideraciones y propuestas relativas a la respuesta social y a la participación de los voluntarios en la lucha contra la contaminación

Considerando:

Que la sociedad civil respondió con una gran generosidad en la crisis ecológica del «Prestige», tanto en la respuesta local como en las numerosas aportaciones desinteresadas en trabajo y tiempo de voluntarios de toda España, destacando que la falta de protocolos de actuación y de integración de los voluntarios en un sistema organizado y sincronizado de trabajo impidió el uso de todo su potencial y generosidad; que ésta es una deuda que hay que reconocer a la juventud, para el futuro.

La Subcomisión presenta las siguientes

Propuestas:

1. Instar al Gobierno a desarrollar planes específicos de preparación básica de los voluntarios y sus organizaciones, para ello debe articularse un protocolo de

gestión de la participación del voluntariado, que garantice su integración en los equipos de intervención.

Asimismo, en el Comité de crisis que se constituya ante cualquier catástrofe que requiera de la solidaridad de voluntarios, crear la figura de un «coordinador general de voluntarios» para determinar la infraestructura necesaria que asegure las condiciones más adecuadas para el alojamiento, la formación, dotación de medios de protección necesarios para el trabajo de dichos voluntarios.

2. Es necesario que por parte de los poderes públicos se haga un reconocimiento expreso a las plataformas ciudadanas que, como «Nunca Más», se movilizaron contra la catástrofe, así como a los diferentes colectivos e individuos que se implicaron como voluntarios en la regeneración de las costas afectadas.

XV. Otras propuestas de resolución

La Subcomisión presenta las siguientes

Propuestas:

1. Agradecer públicamente a cuantos arriesgaron la vida para conseguir efectuar el rescate de la tripulación, es decir pilotos y rescatadores de los helicópteros.

2. Agradecer públicamente a los pescadores que con su iniciativa y afán, desempeñaron una labor tan eficaz como la recuperación en la mar de 39.000 toneladas de fuel emulsionado, casi el 70% de lo recogido en la mar.

3. Agradecer a todo el sector pesquero su contribución significativa a la lucha contra la contaminación en el vertido del «Prestige», haciendo con su participación que el impacto ambiental y el coste económico de la crisis se haya podido contener a pesar de un accidente de estas características.

4. Agradecer públicamente al voluntariado su desinteresada participación y ayuda en la limpieza de playas y roquedales, recuperando un 25% de la cantidad total llegada a la costa.

5. Agradecer a las Fuerzas Armadas el esfuerzo realizado por sus efectivos que recogieron en tierra el 19% del total, limpiaron fondos submarinos y lugares de difícil acceso, realizando una tarea ejemplar de ayuda a la sociedad en tiempos de paz.

6. Agradecer sus aportaciones a todos los señores y señoras comparecientes ante la Subcomisión, que han sido de gran utilidad para el trabajo y conclusiones de la misma.

7. Agradecer públicamente a los que arriesgaron la vida y tuvieron un comportamiento destacado para conseguir el remolque y el arranque de la máquina, como los marineros del Remolcador Ibaizabal, o el inspector de la Capitanía Marítima, que en ambos casos, se ofrecieron voluntariamente a ir a bordo.

8. Instar al Gobierno a definir e implantar esquemas de gestión que pongan a disposición de todos los responsables y afectados toda la información disponible de modo inmediato, facilitando la coordinación de actuaciones y el trabajo en equipo.

9. El Gobierno Español adoptará las disposiciones necesarias a fin de garantizar que los trabajos, estudios e informes de la Comisión de Investigación de Sinies-

tros Marítimos sean públicos en su integridad, asegurar que su realización se lleva a cabo por profesionales de la Administración y de reputada autoridad técnica y científica en materia de navegación marítima y construcción naval, así como que en la confección de los trabajos, estudios e informes se observarán las exigencias contenidas en el Código OMI de Investigación de Siniestros Marítimos.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. <http://www.congreso.es>

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

Teléf.: 91 384 15 00. Fax: 91 384 18 24

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**

