



# CORTES GENERALES

## DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Año 2002

VII Legislatura

Núm. 668

## INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. LUIS MARQUÍNEZ MARQUÍNEZ

Sesión núm. 46

celebrada el lunes, 30 de diciembre de 2002

### ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia del señor ministro de Fomento (Álvarez-Cascos Fernández) para informar sobre:

La evolución de los acontecimientos y actuaciones en relación con el buque *Prestige*. A petición del Gobierno. (Número de expediente 214/000160.) ..... 21668

— La evaluación del comportamiento y papel de los organismos ministeriales en el siniestro del *Prestige* y medidas diversas para garantizar la seguridad marítima y la lucha contra la contaminación, especialmente en el corredor de Fisterra. A solicitud del Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 213/001080.) ..... 21668

Página

### Se abre la sesión a las diez y treinta minutos de la mañana.

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días, señorías. Bienvenidos a la Comisión de Infraestructuras en esta penúltima mañana del año 2002 en la que vamos a celebrar la sesión número 46 de esta Comisión.

Antes de iniciar la sesión, quería aprovechar la ocasión para desear a todas SS.SS., en estas fechas no habituales de trabajo de la Comisión, el mensaje franciscano de las tierras de La Rábida, de Huelva: Paz y bien para el año próximo y todo lo mejor para ustedes.

Para que las tareas de hoy les sean más gratas, dentro de lo que cabe, me he permitido traer de mi tierra unos pequeños dulcecillos para que puedan ustedes desayunar, tanto los miembros de la prensa como los miembros del Gobierno que nos acompañan, y así les sea más leve la sesión. Estos dulces les proporcionarán, además de la energía necesaria para sus trabajos, una gota de dulzura que nos hará falta a todos para que las tareas vayan bien encaminadas. Y, por supuesto, para todos los gallegos nuestro más fraternal abrazo.

Dicho esto, señorías, vamos a dar comienzo a la sesión de la Comisión, con la salvedad de que se ha incorporado una nueva petición de comparecencia al orden del día que ya conocían todas SS.SS. se trata de una solicitud de comparecencia del ministro de Fomento ante la Comisión de Infraestructuras para informar acerca de la evaluación del comportamiento y papel de los organismos ministeriales en el siniestro del *Prestige* y medidas diversas para garantizar la seguridad marítima y la lucha contra la contaminación, especialmente en el corredor de Fisterra, cuyo autor es el Grupo Parlamentario Mixto. Esta solicitud de comparecencia se incorpora a la del ministro de Fomento para informar sobre la evolución de los acontecimientos y actuaciones en relación con el buque *Prestige*, de la que es autor el Gobierno. La incorporación de esta nueva comparecencia no altera en nada el desarrollo de la sesión, salvo el orden de intervenciones, que será en primer lugar la del peticionario (Bloque Nacionalista Galego) y a continuación intervendrán el resto de grupos como habitualmente sucede en esta Comisión.

Sin más, tiene la palabra el señor ministro, a quien damos la bienvenida a la Comisión.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Buenos días.

Señorías, comparezco a petición propia, por iniciativa del Gobierno, y después de esta intervención del presidente de la Comisión también a petición del Grupo Mixto, del Bloque Nacionalista Galego, una vez más para dar cuenta de los acontecimientos relacionados con la catástrofe del buque *Prestige* frente a las costas de Galicia, así como de las medidas adoptadas para hacer frente en el mar al vertido de fuel que se produjo

por la ruptura, primero, y el hundimiento, después, del citado buque.

Además de las preguntas orales contestadas ante los Plenos del Congreso y del Senado, el día 20 de noviembre respondí a una interpelación del Grupo Mixto, BNG; el día 10 de diciembre comparecí ante esta misma Comisión para debatir las cuestiones que hoy nos reúnen de nuevo y el pasado día 19 de diciembre presenté para su convalidación el real decreto-ley al que luego me referiré. Hago gracia a SS. SS. de todo cuanto en las intervenciones mencionadas quedó dicho y paso a continuación a abordar otros aspectos que se han ido suscitando o planteando desde mi última comparecencia.

Por una parte, se ha hecho una especulación crítica sobre la actuación y las decisiones adoptadas para responder a la emergencia por la Administración marítima que depende de mi ministerio, invocando las conclusiones de un simulacro efectuado en septiembre de 2001 en La Coruña. Salvando por razones de elemental sentido común las diferencias del supuesto ensayo (colisión entre dos buques a 60 millas al noroeste de la torre de Hércules, incendio en el buque de carga con 15 heridos y avería en el petrolero que provoca un vertido de 1.000 toneladas de crudo pesado), la conclusión de la mesa del buque siniestrado fue que, cito literalmente: En caso de informe negativo de los técnicos cualificados para evaluar la situación estructural y del equipo de gas inerte, al petrolero bajo ningún concepto se le permitirá la entrada ni a puerto ni a zona de fondeo, ubicando medios de salvamento y remolque cercanos a efectos de seguimiento y evolución del accidente, y en todo caso se le mantendrá siempre alejado de la costa. Fin de la cita.

En el caso del *Prestige*, desde el primer momento, se tuvo conocimiento de que el barco tenía daños estructurales graves, la máquina estaba parada, lo mismo que todos los equipos, y vertía fuel al mar. El hecho de que el propio *Prestige* emitiera la señal de *may-day* o de socorro y evacuara la tripulación es la mayor evidencia de que el buque corría un riesgo grave de hundimiento. Además, en la toma de decisiones, como ya detallé en mis intervenciones del 20 de noviembre y del 10 de diciembre, la Dirección General de la Marina Mercante tuvo en consideración el informe verbal del inspector Serafín Díaz Regueiro, que fue trasladado al *Prestige* a las 10,50 hora local del 14 de noviembre. Serafín Díaz Regueiro, a cuya actuación se debe en muy buena parte haber evitado una catástrofe de magnitud imprevisible cuando las 77.000 toneladas de fuel que transportaba el barco herido estuvieron a punto de irse contra la costa, es un oficial de la marina mercante, inspector de la Dirección General de la Marina Mercante con destino en la Capitanía Marítima de La Coruña, con una amplísima experiencia y conocimiento en la materia. El señor Díaz Regueiro trabajó durante cuatro años en la refinería del puerto de La Coruña antes de ingresar en

la Administración el año 1968 y asistió como inspector de la Capitanía Marítima, entonces Comandancia de Marina, a la construcción de los grandes petroleros de ASTANO durante cuatro años con dedicación exclusiva, navegando durante las pruebas de mar en estos buques, por lo que su experiencia no deja lugar a dudas para valorar todos los elementos a tener en cuenta. Ha sido además profesor adjunto en la cátedra de motores marinos en la Escuela de Náutica de La Coruña, ahora Escuela Superior de Marina Civil. La situación estructural del buque no sólo era mala, sino que la observación ocular pudo constatar que se estaba iniciando el desprendimiento de las chapas de cubierta a la altura del plano de válvulas que correspondían con las chapas del forro desprendidas, tanques 2 y 3 laterales de estribor.

La actuación del capitán del barco con un buque en esas condiciones, habiendo desalojado la tripulación, con la máquina parada, poniendo dificultades a la toma de remolque, lo único que garantizaba es que el buque se estrellara contra la costa próxima al cabo Touriñán, derramando el total de su dañina carga, 77.000 toneladas, la cual se repartiría por todo el litoral dado el temporal reinante en aquel momento, suroeste de fuerza nueve y mar gruesa, poniendo en riesgo la salud de las poblaciones costeras y el medio ambiente marino y costero, todo ello además sin otorgar margen de tiempo suficiente a los servicios de respuesta de emergencia. En esas condiciones, ¿a dónde va un barco sin tripulación, sin propulsión y sin gobierno, si no es a estrellarse contra la costa?

Por otra parte, la entrada en el puerto de La Coruña, como se ha planteado también de modo especulativo, fue acertadamente descartada por cuantos tuvieron la responsabilidad de valorar posibles alternativas al alejamiento en tiempo real. El calado del *Prestige* podía estimarse en 14,3 metros, algo superior a lo señalado en el plano de disposición general del buque que indica que el calado máximo es de 14,05 metros. Con 25 ó 30 grados de escora el calado máximo de este buque se podría acercar a los 21 metros, en virtud del aumento en el mismo que la escora producía.

La escora se corrigió llenando los tanques de lastre de la banda de babor, contraria a la escora, que anteriormente se encontraban vacíos como sucede siempre en los buques con este tipo de distribución de tanques. Este llenado produjo una corrección de la escora a estribor que disminuyó hasta los tres grados, a la vez que aumentó el calado por efecto de esta nueva carga. Sumadas ambas acciones, el calado resultante podría superar los 16 metros, y esto sin tener en cuenta balances y cabeceos del buque, por efecto del oleaje reinante, que incrementarían sensiblemente este calado. En la maniobra de llevar el buque a puerto, este calado no podría ser modificado. Cualquier actuación en tanques de lastre podría hacerle retomar la escora y dificultar las maniobras adecuadas, no solamente de atraque sino

las de aproximación a la costa. Les recuerdo que el remolque se estaba efectuando con remolcadores de altura, que en el mar, con remolque largo y, sobre todo, con mar y viento fuertes, hacen que el buque remolcado no pueda ser controlado de la manera que lo hacen los remolcadores de puerto, con remolque corto y mar en calma.

La maniobra de entrada de este buque al puerto de La Coruña no ofrecía la más mínima seguridad. El citado puerto permite la entrada de buques tanque a su terminal petrolera de REPSOL, siempre que el calado de los mismos no supere los 15,5 metros. Esta limitación para buques petroleros quedó fijada por orden de la Comandancia Militar de Marina de fecha 3 de mayo de 1977, tras el accidente del petrolero *Urquiola*. En la operatividad del puerto de La Coruña no se han sobrepasado estos límites. Por si fuera poco lo anterior, los remolcadores de puerto hubieran tenido que hacerse cargo del buque accidentado en una posición bastante más alejada de lo que se realiza habitualmente, y en condiciones más adversas. La maniobra sería imposible de efectuar solamente con los remolcadores de altura. El riesgo de que el buque se partiera en dos era conocido desde que se detectó la grieta del costado, fundado, como he dicho, en la existencia de importantes daños estructurales. Esto significa que en aquellos momentos existía un riesgo real de que el buque se partiera en dos en las cercanías del puerto de La Coruña, dado que la acción de la mar de fondo, más notable y agresiva en aguas poco profundas, aumentaba la posibilidad de destrozar rápidamente el buque, con lo que se derramaría inmediatamente la totalidad de sus 77.000 toneladas de carga sin posibilidad alguna de trasbordo a otro buque. El que el hundimiento del *Prestige* hubiera sucedido en los canales de acceso al puerto de La Coruña significaría el cese inmediato de su actividad por el cierre de estos canales de acceso con una adicional pérdida de actividad económica, añadida al gravísimo daño ecológico que provocarían las 77.000 toneladas de fuel en la ría de La Coruña. Quiero aprovechar este punto para manifestar que en ningún momento hubo ninguna indicación del Gobierno francés acerca del rumbo del *Prestige*. La colaboración de Francia desde el mismo día en que se produce la emergencia es ejemplar y merece por mi parte la más sincera expresión de gratitud.

En lo que concierne a la no autorización por parte de las autoridades portuguesas, para que el buque remolcado, el *Prestige*, cruzara por la zona económica exclusiva portuguesa, y al cambio de rumbo subsiguiente, decidido a las 22,40 horas del día 18 de noviembre, quiero precisar que en ese momento las condiciones meteorológicas no eran malas y que el buque llevaba un rumbo suroeste, es decir, 225 grados. El buque estaba siendo remolcado por la popa, luego la maniobra de poner el rumbo requerido por las autoridades portuguesas, es decir, poner el buque a 270 grados, no parecía

relevante en el objetivo de intentar llevar el buque hacia aguas tranquilas en donde, con tiempo, pudiera hacerse el trasvase de la carga a otro buque.

Voy a dividir el resto de mi comparecencia de hoy en dos bloques. En el primero me propongo resumir las actuaciones llevadas a cabo en el mar para la recogida del fuel derramado por el *Prestige*, y en el segundo me referiré a las nuevas medidas que estamos adoptando las autoridades europeas y la Administración española para prevenir, en el futuro, la reedición de catástrofes como la provocada por el hundimiento del *Prestige*.

Para resumir las actuaciones llevadas a cabo en el mar es necesario hacer un repaso de los medios utilizados, partiendo de los datos que ya les ofrecí en mi anterior comparecencia ante esta Comisión, el pasado día 10 de diciembre, en la que informé a SS.SS. del período comprendido entre el momento del accidente y el 9 de diciembre.

Para el control visual desde el aire de la evolución de las manchas de fuel el día 10 de diciembre se encontraban trabajando 20 aviones y helicópteros, de los cuales 15 eran españoles y cinco extranjeros. El despliegue marítimo en las costas de Galicia y del Cantábrico estaba formado por 36 barcos de los cuales 23 eran españoles y 13 europeos. En tierra se habían colocado 16.600 metros de barreras flotantes y otros 35.800 se encontraban desplegados por distintas bases para su colocación inmediata, lo que supone un total de 52.400 metros de barreras anticontaminación en las zonas afectadas. Además, estaban pendientes de suministrar por países de la Unión Europea otros 11.355 metros y 10.000 metros más procedentes de Estados Unidos.

El día 10 de diciembre, a pesar de que el mal tiempo persistía en la zona, con olas entre dos y cinco metros, se pudo recoger 627 metros cúbicos de aguas oleosas y tres metros cúbicos de sólidos, con lo que el total recogido en el mar se elevó a 11.183 metros cúbicos. El día 11 se incorporaron a las labores de reconocimiento del litoral entre las localidades de Pasajes y Santander tres helicópteros: uno de la Policía Nacional, otro de la Guardia Civil y otro de la Ertzaintza, elevándose a 18 el número de medios aéreos nacionales. Ese día la mayoría de los barcos salió a trabajar, aunque a medida que el temporal fue aumentando de marejada a fuerte marejada y finalmente a mar gruesa, con olas de cinco metros, disminuyó su rendimiento, recogiéndose 313 metros cúbicos de sólidos y 92 metros cúbicos de aguas oleosas. El día 12 de diciembre se unió a las labores aéreas de reconocimiento el helicóptero de SOS Cantabria, que cubre la parte occidental de Cantabria. Se recogieron en el mar 850 metros cúbicos de aguas oleosas y el total de barreras utilizadas y disponibles pasó a ser de 53.870 metros. El día 13 siguió trabajando la mayoría de los barcos desplazados, recogiéndose 220 metros cúbicos de aguas oleosas. El día 14 se registró un temporal con vientos en el área de Finisterre de entre 55 y 65 kilómetros por hora, mar gruesa con áreas

de muy gruesa, con olas de hasta siete metros y con escasa visibilidad por aguaceros, que obligó a tener atracados los barcos en puerto.

En el Cantábrico la situación no fue mucho mejor, con vientos de 40 kilómetros por hora y marejada a fuerte marejada, con olas de hasta cuatro metros. Esta situación se mantuvo el domingo 15, día en el que se desplazan el *Aliette* y el *Alcyon* hacia las zonas de Santander y Gijón. Los días 16 y 17 persistió el mal tiempo. Los buques de lucha contra la contaminación realizaron básicamente labores de protección en las entradas de las rías gallegas y recuperaron 134 y 38 metros cúbicos, respectivamente. Se incorporó un avión de la Armada que rastreó la zona entre cabo Silleiro y cabo Finisterre y un nuevo helicóptero de la Guardia Civil, lo que elevó a 21 el número de medios aéreos españoles en la zona, manteniéndose el avión de la Fuerza Aérea portuguesa, los dos aviones franceses y el helicóptero de ITOPF. El total de barreras es de 60.700 metros, de los cuales 13.570 se encuentran distribuidos entre Bilbao, Santander, Gijón y Navia. Los días 18 y 19 el tiempo tampoco favoreció las labores de recogida de fuel en el mar, y aunque los barcos estuvieron trabajando, el rendimiento de los mismos fue bastante bajo, recogiéndose 53 y 145 metros cúbicos, respectivamente.

El día 20 se incorporaron a las operaciones de limpieza y rastreo cuatro helicópteros de la Armada en la zona de Rías Bajas y tres helicópteros del Ejército de Tierra que realizaron labores de rastreo en toda la zona de la costa de Galicia, lo que eleva el total de medios aéreos españoles operando en la zona a 28. Se recogieron en el mar un total de 461 metros cúbicos. El día 21 se produjo la llegada del buque noruego *Norman Draupne*, con una capacidad de mil metros cúbicos de recogida. Con este buque eran ya 14 los buques europeos que se encuentran realizando labores de lucha contra la contaminación, pero ese día se recogieron solamente 12 metros cúbicos. El día 22 se recogieron 93 metros cúbicos y desde el día 23 las condiciones meteorológicas no han permitido a los barcos trabajar, al presentarse un nuevo temporal con vientos de suroeste de fuerza 8 a 9, mar gruesa a muy gruesa, y mar de fondo del oeste de 4 metros, que ha impedido a los barcos trabajar durante toda esta semana. Ayer domingo 29 se encontraban trabajando siete aviones y 19 helicópteros españoles y tres aviones y un helicóptero europeos. En total, 30 medios aéreos, reconociendo las costas y haciendo un seguimiento exhaustivo de la evolución y la localización de las manchas.

También se están empleando complementariamente las boyas de deriva, en cuya colocación colaboran de manera coordinada los servicios de salvamento marítimo portugueses y españoles. La organización portuguesa colocó dos boyas el 21 de noviembre y otras dos el 1 de diciembre. Más recientemente, la organización española ha colocado cuatro boyas el 19 de diciembre

y otras dos ayer 29 de diciembre. Con estas boyas se obtiene una idea de la dirección y velocidad de deriva del vertido. Pero las diferentes características entre la boya y el vertido pueden traducirse en distintos comportamientos de deriva entre ambos, por lo que no siempre se desplazan en la misma dirección y a la misma velocidad boya y vertido, por lo que los reconocimientos aéreos siguen siendo imprescindibles.

En cuanto a los medios marítimos, se encontraban los siguientes medios españoles: siete remolcadores, cuatro salvamares, 13 embarcaciones de la Xunta de Galicia, seis patrulleras de la Guardia Civil, una embarcación de salvamento de la Cruz Roja y una fragata del ejército. En total, 32 embarcaciones que, junto a los 13 buque europeos, suman 45 embarcaciones que, al igual que los medios aéreos, están viendo dificultadas sus operaciones por el fuerte temporal. Como he detallado, las condiciones meteorológicas que en estas semanas transcurridas afectaron a todo el litoral norte de la península han dificultado extraordinariamente las labores de recogida de fuel en el mar, siendo el total de residuos sólidos y aguas oleosas recogidos 15.531 metros cúbicos hasta ayer. Hay un dato que resume las dificultades de recogida de fuel en el mar: de los 46 días que han transcurrido desde el 13 de noviembre, no pudo recogerse ni una tonelada de fuel por el mal tiempo durante 19 días, y otros ocho días se recogieron menos de 200 metros cúbicos. En cuanto a las barreras de protección de las costas, con los datos disponibles hasta la fecha de hoy se instalaron un total de 28.084 metros, y se encuentran disponibles y desplegados en tierra 37.000 metros, de los cuales 15.715 están distribuidos entre Bilbao, Santander, Gijón y Navia. Además, están pendientes de llegar 750 metros. En total se han movilizado más de 65.000 metros de barreras.

No quiero terminar este bloque de actuaciones sin hacer una mención especial a otra serie de medios marítimos, que son los que, a medida que las manchas de fuel se dispersan y se fragmentan, aumentan considerablemente la eficacia de la recogida en el mar. Son embarcaciones más numerosas y más pequeñas procedentes de las flotas de pesca de las distintas cofradías, dotadas con medios artesanales de extracción y almacenamiento de los restos de fuel. Con el fin de alcanzar la máxima eficacia en la participación de la flota pesquera gallega en estas labores de limpieza, se firmaron el 20 de diciembre de 2002 dos convenios de colaboración, uno con las cofradías de pescadores de Coruña y otro con las cofradías de pescadores de Lugo. Los convenios suscritos básicamente regulan la participación de las distintas embarcaciones pesqueras de forma coordinada, a través de cada una de las cofradías de pescadores, bajo la dirección de las capitánías marítimas de cada ría, que diseña las operaciones previsibles cada día, tanto de embarcaciones como de tripulaciones en función de los datos de localización de las man-

chas que van proporcionando los medios aéreos desplegados en la zona.

Como dato significativo, hasta el 25 de diciembre la flota pesquera había logrado recoger otros 5.991 metros cúbicos de residuos sólidos y aguas oleosas en las aguas más próximas a la costa y a las rías. Finalmente, se están empleando otra serie de medios que, aunque se les preste menor atención, resultan fundamentales y necesarios para la recogida del fuel; me estoy refiriendo a las 42 unidades de *skimmers* o equipos succionadores, las redes y artes que se han elaborado por encargo para la recogida del fuel, los tanques, tanto fijos como flotantes, para el almacenamiento, de los que se dispone de 23 fijos y tres flotantes, los cinco analizadores y separadores de aguas oleosas con decantador, los dispositivos para la recogida de hidrocarburos mediante barreras con tanque de almacenamiento, de los que hay tres en Galicia y se esperan otros tres que están encargados, las bombas succionadoras de alta densidad para uso con *skimmers* o individualmente, y además trueles, sacos de almacenaje y numeroso material de mantenimiento.

Paso ahora al segundo bloque, que es el de las nuevas medidas adoptadas o en estudio. Ya en mi comparecencia del pasado 10 de diciembre desgrané varias, enmarcadas en la primera iniciativa del presidente del Gobierno, José María Aznar, dirigida al presidente de la Comisión y al presidente de turno del Consejo Europeo, que dio lugar a las importantes conclusiones de la cumbre hispano-francesa de Málaga y del Consejo de Ministros de Transportes de la Unión Europea, celebrados los días 5 y 6 de diciembre.

En virtud del acuerdo hispano-francés, ratificado por todos los países de la Unión Europea, las autoridades marítimas españolas, conjuntamente con la Armada, han venido aplicando la decisión de alejar fuera de las 200 millas de zona económica exclusiva a los monoscocos de más de 15 años que transporten fuel o alquitrán y supongan un riesgo para la protección del medio ambiente marino. Las conclusiones del Consejo Europeo de Transportes, del día 6 de diciembre, invitaban a los Estados miembros a adoptar medidas de conformidad con el derecho internacional del mar que permitan controlar y, en su caso, limitar de forma no discriminatoria el tráfico de buques que transporten mercancías peligrosas y contaminantes dentro del límite de 200 millas de sus costas.

El Consejo Europeo de Copenhague, celebrado los días 12 y 13 de diciembre, proclamó la voluntad de la Unión Europea de adoptar todas las medidas necesarias para evitar la repetición de catástrofes similares, y en particular acordó que las conclusiones del Consejo de Transportes del 6 de diciembre deban aplicarse en todos sus aspectos sin demora. Como ya informé en mi comparecencia anterior, el Gobierno español, lo mismo que el francés, haciendo uso de los artículos 56 y 73 del Convenio de Naciones Unidas sobre el Derecho del

Mar, comenzaron inmediatamente a impedir la entrada en su zona económica exclusiva de aquellos buques que por sus características y carga que transportan pueden producir un efecto nocivo sobre el medio ambiente marino. Además, en nuestro ordenamiento jurídico ya se recogía en el artículo 112 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, de 1992, lo siguiente: En las aguas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, a los efectos de salvaguardar la seguridad de la navegación y de prevenir la contaminación del medio marino, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, a través de las autoridades portuarias y capitanías marítimas, podrá visitar, inspeccionar, condicionar el fondeo, apresar, iniciar procedimientos judiciales y, en general, adoptar las medidas que se estimen necesarias respecto de los buques que vulneren o puedan vulnerar dichos bienes jurídicos. Este artículo sirve para amparar las actuaciones de la Administración española para controlar o inspeccionar buques, cualquiera que sea la bandera que enarboles, a los efectos de salvaguardar la seguridad de la navegación y de prevenir la contaminación del medio marino dentro de una zona distante 200 millas de la costa o inferior a ésta en los casos en que no estuviera delimitada la zona económica exclusiva.

En relación con este control de los buques de riesgo, definidos en nuestro acuerdo bilateral con Francia, que el Consejo Europeo de Ministros de Transportes ha generalizado, les señalaba en mi comparecencia del día 10 que se había obligado a salir de la zona económica exclusiva a cuatro buques. En estos momentos y hasta el día de ayer, 29 de diciembre, las operaciones de control y expulsión continúan conforme a lo acordado. La información entre Francia, Portugal y España se transmite de forma fluida y se han observado un total de 34 barcos. De este total de 34 barcos observados y objeto de seguimiento, se han expulsado fuera de la zona económica exclusiva española, además de los cuatro citados en mi anterior comparecencia, otros tres, el *Majori* de Malta; el *Kriti Filoxenia*, de Grecia; y el *Aquarius*, de Belice.

Ya es constatable que algunos barcos se desvían por fuera de las 200 millas por propia iniciativa, en particular en los tráficos norte-sur, y que no se reportan en el centro de Finisterre sino en Tarifa, en el supuesto de que vayan al Mediterráneo, al pasar el Estrecho de Gibraltar en dirección oeste. En todo caso, el dispositivo establecido sigue alerta y perfeccionando los procedimientos para continuar dando cumplimiento a lo acordado con respecto a la normativa internacional.

En virtud de estos grandes impulsos políticos, entre las medidas inmediatas para aumentar la prevención de riesgos futuros, anuncié además que el Ministerio de Fomento se proponía presentar una iniciativa normativa de carácter legal, previsiblemente un real decreto-ley, para impedir la entrada en puerto o el fondeo en aguas españolas a los buques de casco único que trans-

porten crudo pesado, fuel pesado, alquitrán o betún asfáltico. Como ya saben SS.SS., el Boletín Oficial del Estado, del pasado 14 de diciembre, publicó el citado real decreto-ley, que fue convalidado por esta Cámara el pasado 19 de diciembre, dando cumplimiento, a partir del próximo uno de enero, al punto dos de las conclusiones del Consejo de Ministros de Transportes de la Unión Europea, celebrado, como ya he dicho, en Bruselas los días 5 y 6 de diciembre. España lidera así la puesta en práctica de las medidas acordadas por los Estados miembros de la Unión Europea, siendo el primer país de la Unión que adoptó, junto con Francia, la decisión de alejar fuera de la zona económica exclusiva a los buques monocasco que supongan una amenaza para la protección del medio marino, y ahora el primero que prohíbe la entrada en puertos españoles, terminales o zonas de fondeo, de los petroleros de casco único, cualquiera que sea la bandera que enarboles, que transporten fuel pesado, alquitrán, betún asfáltico y petróleo crudo pesado.

Desde el momento mismo de la publicación del real decreto-ley, las capitanías marítimas están instruidas para ejercer el control y tutela de todos los buques que entren en puertos, terminales o zonas de fondeo, imponiéndoles a tal efecto la obligación de comunicarlo con 24 horas de antelación. Todo lo anterior se ha traducido ya en el control y seguimiento de la entrada en puerto de nueve buques de las características de carga mencionadas, escoltados por lanchas de salvamento marítimo cuando se ha estimado necesario. Concretamente en el puerto de Tarragona, los buques *Black Sea*, con bandera de Malta y 89.700 toneladas de crudo, el 17 de diciembre; *Ohio*, con bandera de las Islas Marshall, 26.603 toneladas de crudo, el día 21 de diciembre; *Valery Chaklov*, con bandera de Malta, a cargar fuel pesado, el 24 de diciembre; *Bulduri*, con bandera de Chipre, 20.000 toneladas de fuel, el 25 de diciembre. En el puerto de Bilbao, *Zoja II*, con bandera de Chipre, 27.500 toneladas de fuel, el 22 de diciembre. En la bahía de Algeciras, el *Moon Trader*, con bandera de Bahamas, 2.173 toneladas de alquitrán, hasta el acceso al puerto de Gibraltar, el 17 de diciembre. En el puerto de Santa Cruz de Tenerife, *Mar*, con bandera de Liberia, 26.000 toneladas de fuel, el 20 de diciembre. En el puerto de Las Palmas, *Bitlan*, con bandera de Suecia, 2.570 toneladas de asfalto y 2.425 toneladas de fuel, el 24 de diciembre. Y en el puerto de Huelva, *Tito Tapias*, con bandera de España y crudo, el 25 de diciembre. Igualmente, la Dirección General de la Marina Mercante ha dado instrucciones de realizar las inspecciones con especial atención a esta clase de buques.

Si bien es cierto que el convenio Marpol para prevenir las contaminaciones por los buques y el reglamento 417/2002, relativo a la introducción acelerada de normas en materia de doble casco, permite en determinadas condiciones navegar a petroleros que tengan un diseño similar al doble casco, la voluntad política del

Consejo de Transportes, manifestada en el punto 1 del documento de conclusiones, refleja la intención de suprimir los petroleros de casco único, cualquiera que sea el diseño de los mismos. En consecuencia, en el real decreto-ley se plasma jurídicamente esta voluntad política.

En relación con la trasposición de las directivas comunitarias de seguridad marítima, en particular las que forman parte de los llamados paquetes Erika I y II, quiero informar a SS.SS. que las directivas del paquete Erika I, una, la 2001/105, de 19 de diciembre, por la que se modifica la anterior relativa a reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y peritaje de buques y para las actividades correspondientes a las administraciones marítimas, y otra, la 2001/106, de 19 de diciembre, por la que se modifica la directiva anterior, sobre el cumplimiento de las normas internacionales de seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones de vida y trabajo a bordo por parte de los buques que utilicen los puertos comunitarios o las instalaciones situadas en aguas bajo jurisdicción de los Estados miembros, cuyas fechas límites de trasposición finalizan el próximo 22 de julio de 2003, estarán previsiblemente en condiciones de ser incorporadas a nuestro ordenamiento jurídico a lo largo del mes de enero.

España mantuvo, como siempre, una posición de rigor en el procedimiento de aprobación de esta normativa, sosteniendo en el proceso de elaboración de la Directiva 2001/105 la tesis de la responsabilidad ilimitada de estas sociedades de clasificación en caso de dolo o negligencia. En lo referente a la Directiva 2001/106, se incorporará en su trasposición un objetivo de inspección de buques extranjeros del 30 por ciento —recuerdo a SS.SS. que el memorándum de París sólo exige el 25 por ciento—, manteniendo así España el liderazgo de nuestro país en esta materia. El trámite de audiencia a los interesados en ambos casos finalizó el pasado 26 de diciembre. Ahora resta el preceptivo dictamen del Consejo de Estado por vía de urgencia. Una vez recibido y estudiado el dictamen del Consejo de Estado, pasarán a su consideración y aprobación por el Consejo de Ministros e inmediatamente a su publicación en el BOE.

La tercera de las iniciativas del paquete Erika I, concretamente el Reglamento 417/2002, tiene un compromiso de reforma relativo a la introducción acelerada de estas normas en materia de doble casco, sobre el que la Comisión, de acuerdo con el punto uno de las conclusiones del Consejo de Ministros de Transportes, debe presentar una reforma con urgencia, que está previsto que se haga efectivo antes del 1 de julio del 2003. Quiero señalar a este respecto que la presidencia griega tiene intención de acelerar al máximo posible el estudio de esta propuesta, para lo que ha convocado un primer grupo de trabajo el próximo día 9 de enero. Asimismo, el apartado 4 de las conclusiones del Consejo

Europeo de Transportes invita tanto a los Estados miembros como a la Comisión a que impulsen la generalización de una norma similar a escala mundial mediante una enmienda al convenio Marpol.

Permítanme un comentario adicional sobre el contenido de este paquete Erika I. Las medidas unilaterales adoptadas por Estados Unidos como consecuencia de la catástrofe del *Exxon Valdez* en 1989 fueron básicamente dos: la prohibición de entrada en sus aguas de buques petroleros de un solo casco y la responsabilidad ilimitada de aseguradoras de buques y sociedades de clasificación. En el debate habido en el seno de la Unión Europea durante la tramitación del Reglamento 417/2002, se consideró más adecuado la aprobación de medidas separadas que contemplasen diferentes actuaciones. En este sentido, se aprobó la ya citada Directiva 2001/105, sobre reglas comunes para las organizaciones de inspección y peritaje de buques. En esta norma se prevé la posibilidad de que las sociedades de clasificación tengan responsabilidad ilimitada cuando su actuación haya sido calificada por un tribunal como dolosa o gravemente negligente, pudiendo limitarse su responsabilidad por culpas leves. El proyecto de real decreto por el que nos proponemos trasponer esta Directiva 2001/105, en lo que se refiere al aspecto concreto de la responsabilidad de las sociedades de clasificación, ha optado por la tesis más dura de las contempladas en la directiva; esto es, la exigencia de responsabilidad ilimitada por cualquier tipo de conducta de las sociedades de clasificación que conlleve un daño a la seguridad marítima o al medio ambiente marino.

Esta actuación en el seno de la Unión Europea, así como las posteriores que se adopten en la OMI, van en la línea de garantizar con mayor fuerza la seguridad de la navegación marítima. En el paquete Erika II se incluye una directiva, la 2002/59, que versa sobre el control de tráfico marítimo y las disposiciones relativas a actuaciones sobre buques en caso de navegación en condiciones meteorológicas adversas. Esta directiva propone la introducción gradual de registradores de datos de viaje —las cajas negras— y la creación de lugares de refugio para buques con dificultades. La fecha límite para la trasposición es el 5 de febrero de 2004, y también es intención del Ministerio de Fomento adelantar al máximo la fecha de aprobación, para lo cual se está ultimando el texto que próximamente se someterá al trámite de audiencia pública.

El reglamento de creación de la Agencia Europea de Seguridad Marítima ya ha empezado a dar sus frutos. El consejo de administración de la Agencia quedó constituido el pasado 4 de diciembre. En estos momentos está cubierto el proceso de selección de candidatos para el cargo de director ejecutivo de la Agencia, con un compromiso por parte de la Comisión Europea de presentar un candidato a la próxima reunión del consejo de administración, prevista para el próximo 17 de

enero; reunión en la que también es previsible que se pueda elegir un presidente del consejo de administración.

Por último, el proyecto de directiva para el establecimiento de un fondo comunitario para compensar daños causados por contaminación de hidrocarburos está debatiéndose en este momento en la OMI. Dicho fondo complementario de compensación debería ascender a un mínimo de 1.000 millones de euros y estar dotado de un mecanismo rápido de pagos, de modo que estuviera operativo antes de que finalizara 2003. El Consejo de Ministros de Transportes ha acordado, para el caso de que dicho fondo no esté operativo en el plazo previsto, preparar inmediatamente un reglamento sobre la constitución de dicho fondo para las contaminaciones en aguas europeas.

No quiero dejar pasar la oportunidad de informarles de que en estos días el Consejo de Ministros ha aprobado una serie de disposiciones que, si bien no están directamente relacionadas con las conclusiones del Consejo de Transportes de los pasados 5 y 6 de diciembre, sí son trasposición de normativa europea directamente vinculada con la seguridad marítima como objetivo general. Así, el Real Decreto 1381/2002, de 20 de diciembre, sobre instalaciones portuarias de recepción de desechos generados por los buques y residuos de carga. Este real decreto, trasposición de la Directiva 2000/59, pretende intensificar la protección del medio marino y mejorar la disponibilidad y el uso de las instalaciones portuarias receptoras de desechos. A tal efecto, se regula el procedimiento de comunicación previa de la cantidad y tipo de residuos transportados por los capitanes de los buques que arriben a los puertos españoles; se incentiva, dentro del sistema tarifario general, el uso de las instalaciones portuarias receptoras; se prevé la aprobación de planes de recepción y manipulación de residuos por las entidades gestoras de los puertos, y, por último, se intensifica el ejercicio de las facultades de inspección y de adopción de medidas cautelares por parte de las capitanías marítimas. Igualmente, el real decreto por el que se determinan las normas de seguridad a cumplir por los buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros, aprobado por el último Consejo de Ministros y que es, asimismo, trasposición de la Directiva 2002/35 de la Comisión. Las modificaciones introducidas por este real decreto son de contenido marcadamente técnico, con el fin de dar un alcance y contenido uniformes a determinados criterios que, hasta ahora, quedaban a la discrecionalidad de los Estados miembros.

Finalmente, el último Consejo de Ministros aprobó también el Real Decreto sobre medidas de seguridad aplicables a los buques de pasaje, que es trasposición de la Directiva 2002/25, modifica un anexo de una directiva anterior y, consiguientemente, traspone la citada directiva. También es muy complejo técnicamente y regula aspectos muy variados del buque, tales

como la construcción, compartimentado y estabilidad, maquinaria e instalaciones eléctricas, prevención, detección y extinción de incendios, así como dispositivos y medios de salvamento.

En relación con la conocida como lista negra de la Unión Europea, la ya citada Directiva 2001/106, integrante del paquete Erika I, introduce unas medidas para prohibir la entrada en puerto de los Estados miembros de determinados buques —buques cisterna para productos químicos y gases, graneleros, petroleros, buques de pasaje— que se encuentren en alguno de los dos casos siguientes: a) Que enarbolen el pabellón de un Estado incluido en la lista negra que se publica en el informe anual del Memorándum de París y hayan sido inmovilizados en más de dos ocasiones, durante los dos últimos años, en algún puerto situado en un Estado signatario de dicho memorándum; b) Que enarbolen el pabellón de un Estado descrito como de alto o muy alto riesgo en la citada lista y hayan sido inmovilizados en más de una ocasión, durante los últimos tres años, en algún puerto situado en un Estado signatario del Memorándum de París.

A la vista de estos criterios, la Comisión ha identificado en el período que va del 1 de diciembre de 1999 al 1 de diciembre de 2002 una serie de buques, la llamada lista negra, a los que se les negaría el acceso a puerto. Si bien estas disposiciones en materia de control por el Estado del puerto deberán ser aplicables como muy tarde a partir de 22 de julio de 2003, el Consejo Europeo de Niza celebrado los días 7, 8 y 9 de diciembre de 2000 manifestó el deseo de una puesta en marcha anticipada de estas medidas, y por esta razón la Comisión Europea ha elaborado la citada lista. La Dirección General de la Marina Mercante ha enviado dicha lista a las capitanías marítimas para su cumplimiento, ya que hasta tanto la Directiva 2001/106 sea traspuesta, esta medida de prohibición de entrada en puerto tiene su apoyo legal, como ya he justificado anteriormente, en la Convención de Naciones Unidas para el Derecho del Mar y en nuestra Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

También en el ámbito de las nuevas medidas a adoptar, esta Cámara aprobó el pasado 19 de noviembre una proposición no de ley en la que, entre otras cosas, se instaba al Gobierno a que estudiase si es técnicamente posible que el dispositivo de control del tráfico de Finisterre para este tipo de buques discurra más alejado de la costa. En relación con esta propuesta puedo informar a SS.SS. sobre dos aspectos de la misma. El primero es que el Gobierno ya presentó ante el 89º Consejo de la OMI, celebrado el pasado 25 de noviembre, su intención de realizar un proyecto en este sentido. Lo mismo hemos hecho a nivel técnico, anunciando dicha presentación ante el 76º Comité de Seguridad Marítima de la OMI que se celebró entre los días 2 y 13 de diciembre de 2002. Para ello, el Ministerio de Fomento tiene ya en estudio un borra-

dor de proyecto elaborado en formato de la OMI para un nuevo diseño del dispositivo de control de tráfico de Finisterre que regule de forma técnicamente precisa el alejamiento de los barcos que transporten mercancías peligrosas. Nuestra intención es presentar este proyecto a la aprobación del Subcomité de Seguridad en la Navegación de la OMI que se celebrará entre el 30 de junio y el 4 de julio de 2003. Como ustedes saben, los procedimientos de la OMI exigen la presentación del proyecto nueve semanas antes de la reunión del subcomité referido.

El Ministerio de Fomento espera estar en disposición de hacerlo el próximo mes de febrero, a más tardar. Para no alimentar falsas expectativas es oportuno recordar que alejamiento no es sinónimo de seguridad, sin más. En primer lugar porque, como es evidente, el mar y las tormentas tienen sus leyes y pueden acercarse a la costa a cualquier buque o carga por lejos que esté. En segundo lugar, porque la prioridad en las actuaciones de salvamento es la vida humana y eso impone unas distancias razonables a la costa para facilitar los rescates. Y, en tercer lugar, porque si alejamos en exceso el dispositivo de control, es decir, la distancia de paso de los barcos, la capacidad de respuesta de nuestros medios marítimos, a igualdad de condiciones de mar y viento, disminuirá en celeridad. Por eso, el actual dispositivo de Finisterre que es hoy uno de los más alejados de la costa del mundo, puede y debe sufrir modificaciones que tengan en consideración todos estos elementos que he citado. La propuesta en estudio a presentar ante la OMI para mejorar el dispositivo de control de tráfico de Finisterre supone añadir dos nuevas vías de circulación por fuera de las actuales, más alejadas, entre las 33 y las 40 millas de la costa aproximadamente para los barcos que transporten mercancías contaminantes o peligrosas, lo que añade al hecho de la separación otra ventaja operativa y es que reduce los casos en que estos buques que transporten mercancías peligrosas o contaminantes lleven rumbos encontrados con los buques que transporten mercancías ordinarias, dado que estos seguirán navegando por las dos vías actuales. Este diseño exige contemplar, naturalmente, las inversiones necesarias para hacer que el centro de coordinación de tráfico de Finisterre disponga de todos los medios técnicos imprescindibles para desarrollar su trabajo y para realizar un seguimiento eficaz de la navegación, inversiones e instalaciones que forman parte esencial del proyecto de mejora del dispositivo de control de tráfico de Finisterre.

Señorías, concluyo. He procurado describir con el máximo detalle las actuaciones realizadas hasta el momento para combatir la contaminación provocada en el mar por el hundimiento del *Prestige* y las iniciativas en marcha para prevenir en el futuro la reedición de catástrofes como esta. En estos momentos, estos días de fiestas navideñas, más de mil profesionales, españo-

les y de otros nueve países europeos, están colaborando en estas actuaciones para enfrentarnos al reto de poner fin a las amenazas de contaminación que todavía se ciernen sobre las costas de Galicia y del Cantábrico. Desde la coincidencia o desde la crítica, espero la colaboración de SS.SS. para concluir con éxito las tareas pendientes, que son ingentes, pero con el esfuerzo y la tenacidad de todos estoy seguro que podrán culminar muy pronto. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE:** A continuación, como ya les habíamos advertido, va a tomar la palabra el petionario de la comparecencia que se incorporó en último lugar a la Mesa, señor Rodríguez, en nombre del Bloque Nacionalista Galego.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ:** Señor presidente, hemos escuchado las explicaciones técnicas, la mayor parte de las cuales ya conocíamos, del señor ministro y algunas novedades técnico-políticas que comentaremos, pero previamente nos gustaría hacer una pequeña valoración de lo que está aconteciendo, mes y medio después del siniestro, viviendo aún en plena catástrofe y cuando se empiezan a notar las consecuencias que desata esta catástrofe a nivel social y económico en Galicia. Nos gustaría, por tanto, comenzar por afirmar que estamos preocupados porque el Gobierno en general y sus ministros en particular, no rectifiquen una posición que hemos catalogado desde el principio de insensible, reduccionista o minusvaloradora. En este aspecto, desde el punto de vista del Bloque Nacionalista Galego, quisiéramos hacer notar que las declaraciones del señor Matas, cuando hablaba de que solamente había dos playas contaminadas, o las del señor Trillo, cuando hablaba del esplendor de las costas de Galicia, no se pueden explicar más que como ignorancia o propaganda. Cualquiera de las dos actitudes es abiertamente condenable si se trata de ministros del Gobierno y también sería condenable o irresponsable si es que confunden la apariencia parcial con la realidad global del país. En este momento no nos queda más que pedirle a un ministro del Gobierno como es el señor Álvarez-Cascos que, de una vez por todas, el gabinete del señor Aznar asuma la gravedad de la situación y no intente, a través de la propaganda o de la apariencia, distorsionar lo que es la gravedad que estamos padeciendo, cada vez de forma más aguda. Realmente incluso sus propias observaciones, señor Cascos, sobre los huelguistas de la ría de Pontevedra podemos catalogarlas como más que desafortunadas y en este aspecto queríamos concatenar con el problema a estas alturas de la falta de medios para combatir el chapapote, especialmente en el mar.

Ustedes deben de ser conscientes de que a Rías Baixas, que es precisamente la parte de la costa afectada o que puede ser potencialmente incluso más afectada, contiene una base demográfica y económica más

importante para el sector de la acuicultura y del marisqueo. No es de recibo, por tanto, que a estas alturas, a final de año, las promesas de contar con medios para poder combatir el chapapote en el mar no se hayan cumplido y que lo que eran incluso promesas de representantes de la Administración pública, que me imagino que actuarán con responsabilidad, como es el caso del subdelegado del Gobierno, quien afirmó y prometió que habría ocho bombas de achique Skimmer para las cofradías de las Rías Baixas, y en concreto también lo que serían las barreras transoceánicas adecuadas para combatir de forma eficaz las mareas negras, tampoco se hayan cumplido. Por tanto, si llegan nuevas mareas negras a las Rías Baixas la capacidad de indefensión por parte de aquellos que son más eficaces en el combate contra estas mareas negras será más que deficiente y habría que achacarlas otra vez al Gobierno. En ese sentido, señor Álvarez-Cascos, quiero incitarlo a que nunca confundan la legítima discrepancia política, incluso la beligerancia política entre los distintos partidos que estamos representados en las instituciones, con la beligerancia contra las organizaciones sociales que precisamente son las que están más afectadas y más directamente comprometidas en la lucha constructiva y positiva para salvar lo que son sus medios de riqueza.

Queremos dejar claro que nos sigue pareciendo que determinadas actitudes del Gobierno adolecen de una cierta lentitud o conformismo inexplicable para la opinión pública. Cuando nosotros asistimos a las ruedas de prensa del señor Rajoy, vemos que se nos dice con tranquilidad que la solución definitiva y última para la espada de Damocles que significa el barco que está hundido a tres mil y pico metros sólo podrá llegar dentro de seis meses; sin embargo no se nos dan todas las explicaciones científicas o técnicas suficientes para que podamos comprender que hay que esperar tanto a una solución definitiva. En todo caso, nos puede indignar o incluso nos alarma que se pueda estar tratando de condicionantes de tipo de ahorro económico para buscar una solución que a todas luces debería ser más que urgente.

Por lo demás, señor Álvarez-Cascos, quisiéramos también dejar claro, antes de entrar en las materias de futuro, que la reacción política que consiste en no reconocer la realidad rectificando los errores no es un buen camino. Lo mismo cuando ustedes intentan lanzarse a campañas de descrédito de los que no coinciden precisamente con su forma de conducirse. Puede tener por seguro que a estas alturas la mayoría de la sociedad gallega y los afectados en el primer nivel no van a ser convencidos con este tipo de campañas, trátense de una carta que pertenezca al Gobierno o de una carta que pertenezca al Partido Popular; mucho menos van a ser convencidos si se trata de manipular las peticiones o las posiciones ajenas y mucho menos si se trata de callar la boca crítica de los afectados con dinero. En este sentido, las tendencias que hay de acusar, por ejemplo, a

armadores que protestan de cobrar medio millón de pesetas al mes sigue siendo la visión de una Administración que piensa que lo que es un derecho debe convertirse en algo así como una especie de mazmorra, con silencio, con falta de actitud crítica y derechos propios de la ciudadanía. Mucho menos —y nos irrita desde nuestro punto de vista— aceptamos que ustedes quieran convertir este drama en una pelota de ping— pong en la cancha bipartidista.

Se niegan a aceptar la comisión de investigación para establecer responsabilidades políticas en el desarrollo del siniestro, en la catástrofe, estudiar las consecuencias y buscar soluciones de todo tipo, aspectos constructivos de esta cuestión, pero esta sería la mejor manera de que en sede política todos pudiésemos tener los compromisos políticos necesarios. Esta negativa va a conllevar, señor Álvarez-Cascos, que realmente grupos sociales busquen las responsabilidades penales de los funcionarios y de los cargos políticos del Estado español por vía judicial, lo que no va a hacer el Bloque Nacionalista Galego, pero va a ser inevitable, porque estamos viendo que va a quedar claro, incluso en los juicios que están en marcha, que las responsabilidades, subsidiarias cuando menos, del Estado español en la catástrofe van a impedir que se pueda escapar de saldar con los dineros de la compañía aseguradora o del FIDAC una catástrofe como la que estamos viviendo. Ustedes quieren huir de algo que no va a ser esquivable y deben prepararse para eso; se lo recomendamos: prepárense para eso porque va a llegar y no por las insidias de la oposición sino por la demostración en sede jurídica de algo que va a ser inesquivable. Lo fue ya con el *Mar Egeo* y tuvo unas consecuencias catastróficas mucho menores.

Por último, para dejar de hablar del pasado y empezar con el futuro, le diré que cada vez está más claro —y por más que usted hoy ha intentado paliarlo con nuevos datos económicos creo que lo que ha hecho ha sido profundizarlo— que lo acontecido se debe, después, efectivamente, de que se provoca un accidente, a la falta de medios que condicionaron de forma urgente y azarosa las decisiones que ustedes tomaron. Precisamente hoy vienen las declaraciones ante el juez del capitán marítimo, don Ángel del Real, y viene a reconocer implícitamente que tomaron la decisión de no mantener el barco acercado a la costa, no meterlo en puerto tampoco, básicamente porque no había un barco de trasvase ni remolcadores con potencia ni con barreras, justo lo que desde el punto de vista de un profano empecé a intuir desde el principio. Yo creo que esto es una cuestión clave. Las decisiones que ustedes tomaron fueron a la desesperada; no se pudieron llevar a cabo en los primeros tres días las que eran de rigor y se dedicaron a andar con el barco errante como tuvieron que andar. Por lo demás, llama la atención que usted tarde mes y medio en aclarar que no hubo ninguna presión por parte del Estado francés. Es inaudito porque yo

creo que esto lo pudieron haber hecho al principio. ¿Por qué no lo hicieron? La propia explicación que da hoy sobre Portugal deja bien claro que Portugal no estaba dispuesto a que la orientación del barco cara al sur fuese exactamente el trayecto que llevaba. Esto indica a las claras que estuvimos metidos en una ratonera, lo que no es cuestión de ineptitud, sino de falta de prevención y de adoptar decisiones que estaban condenadas al fracaso. ¿Por qué no dice qué técnico afirmó sin paliativos que el fuel se iba a solidificar a tres mil y pico metros, que en todo caso era la única esperanza que les quedaba para que pudieran tomar una medida tan sumamente azarosa y, vuelvo a repetir, tan sumamente temeraria?

Vayamos a lo que nos espera y a lo realizado. En primer lugar, aunque usted no es el más interesado, le quiero decir que el pago de las ayudas a colectivos afectados en la proporción 3/10 va a ser inasumible por parte de la Administración autonómica más allá de un año. ¿Tienen ustedes preparada una colaboración eficaz con la Administración autonómica para que se puedan seguir prestando ayudas a los colectivos afectados puesto que parece ser que va a durar más de un año? Tenemos la garantía de que este año va a existir porque coincide con procesos electorales claros como son las elecciones municipales y las elecciones generales, pero después vendrá un problema muy agudo que merecería ser debatido a tiempo y siempre dejando claro que no va a ser la Administración autonómica la que se va a tener que endeudar hasta el tuétano para que pueda afrontar un problema de este tipo porque son muchos miles de trabajadores: armadores, trabajadores autónomos e incluso empresarios.

En segundo lugar está la cuestión de la seguridad y de los medios. Si se hace algún tipo de puerto refugio en la costa de Galicia su única garantía sería contar con medios materiales y técnicos como remolcadores y barcos anticontaminación. Espero, y no por un prurito egoísta, que se vayan escalonando las inversiones, si hay que hacerlo, de forma que el territorio privilegiado inicialmente sea Galicia, que sea preferente simplemente por un dato objetivo, y es que llevamos tragado en nuestra historia reciente más de 250.000 toneladas de hidrocarburos. Esta es la mejor manera de demostrar que se debe hacer un plan para todos, pero si hay que hacerlo escalonadamente les pido, por favor, que tengan la sensibilidad política suficiente para empezar por donde se debe.

En tercer lugar, hablemos del Plan de prevención de accidentes. Ya le hice notar cuando se aprobó el decreto-ley hace unos días que se había eliminado el artículo 2 del control e inspección de barcos en la zona de influencia económica del Estado español. Este artículo sería muy necesario porque las obligaciones de prevención en el corredor obligan a este tipo de control e inspección. Le voy a dar un dato. Aun con el actual corredor y en caso de condiciones meteorológicas

complicadas si antes de ingresar los barcos con mercancías peligrosas en él lo notifican, como es su deber, la autoridad pública del Estado español puede inspeccionar el barco y decir que irremisiblemente se tiene que meter en el refugio de Ares. Le recuerdo que existe ese refugio, que está lleno de barcos que no pagan un céntimo y muchas veces de barcos cargados con mercancías peligrosas. Por tanto, desde la actual legalidad se podían tomar medidas preventivas a la espera de que haya un puerto refugio que va a ser muy difícil construir en el exterior de la ciudad de A Coruña. Me gustaría que aclarase usted este extremo para que no se juegue con equívocos. Ustedes dicen que expulsaron buques, en concreto siete desde la catástrofe del *Prestige*. Creo que esas medidas son más de carácter propagandístico que real. Las reales serían la prevención y los medios de control. Y ya que habla de cuestiones constructivas, le recomiendo que les diga a los técnicos que están estudiando el nuevo diseño del corredor de Fisterra que estudien no tanto su alejamiento como su prolongación cara al norte y cara al sur. Esto sí sería una medida preventiva muy importante que conllevaría que la notificación se haría mucho antes y, por tanto, que la capacidad de actuación en caso de condiciones meteorológicas adversas sería mucho más eficaz.

Por fin dos medidas más para el futuro, señor ministro. No se habla nada, y es preocupante, del plan de análisis y evaluación del ecosistema y de la calidad de las aguas a medio y corto plazo. No existe ninguna clarificación de cómo se va a hacer. Si se va a hacer tal y como se aprobó en la proposición no de ley del 19 de noviembre, con qué cantidad de dinero y tampoco si los equipos de investigación y los equipos técnicos de aplicación se van a hacer, por lo menos en parte, contando con la comunidad científica de Galicia que en el aspecto de biología marina o del aspecto oceanográfico está perfectamente dotada. En todo caso, la participación del Estado en la recuperación del sistema va a ser fundamental contando con la colaboración de la Xunta de Galicia, como defendimos, y se aprobó por unanimidad en la proposición no de ley del 19 de noviembre. Usted sabe que el señor Fraga Iribarne visitó al presidente del Gobierno e hizo unas declaraciones muy sintomáticas que avalan lo que fue nuestra posición durante mucho tiempo. Dijo que había que buscar algún plan económico y social que posibilitase un retiro digno para el presidente del partido. Y habló del tren de alta velocidad y por fin aceptaron que fuera un tren de alta velocidad de verdad. No me voy a preocupar de eso en este momento.

El señor **PRESIDENTE**: Vaya terminando, señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Voy acabando ya, señor presidente.

Voy a preocuparme de que ustedes de verdad elaboren un plan económico y social a corto, medio y largo plazo, con cargo a los Presupuestos Generales del Estado, que asuma que esto va a tener consecuencias en la comercialización del pescado y en el turismo. Ya expulsaron a la mitad de la plantilla del hotel A Toxa, aunque nadie va a bañarse en las aguas de A Toxa, sino al balneario; las casas de turismo rural en pleno invierno no tienen más que el 20 por ciento de ocupación los fines de semana, y el pescado que viene del Gran Sol no se vende si no es en cantidades ridículas. Imagínese lo que va a pasar dentro de ocho meses. No podemos esperar sentencias legales a toda vista insuficientes y para años. No es caridad, sino medios de producción alternativos los que pedimos. Por cierto, es el momento de pedir y usted habló ya antes, cuando se refirió al técnico tan cualificado que subió al barco en el momento más crítico, de permitir el regreso de ASTANO a la construcción de petroleros y buques convencionales. No es de recibo que el único gran astillero que los construyó durante años esté expulsado de esta construcción por decisiones abiertamente políticas en las que tiene una gran parte de responsabilidad el Gobierno español.

Señor ministro, le vuelvo a pedir otra vez que dialoguen —no pido ya con los partidos políticos— y con los sectores afectados y especialmente con las cofradías de pescadores de Pontevedra que tienen detrás la base social y económica más importante. Si siguen actuando así no solamente no van a ganar a la sociedad gallega ni a los sectores afectados. Con esta conducta lo que nos espera es el empobrecimiento del país, fortalecer sus aspectos más negativos y la peor manera de hacer política. Las gentes de toda condición por este camino no van a creer en su política ni los van a salvar de la grave crisis de legitimidad que tienen y de forma especial en Galicia. Para poder ser constructivos todos, deben abandonar toda esperanza de basar la realidad en la mentira o en las medias verdades, en el control social o en la identificación de la Administración con el partido o en la burda propaganda. Tienen que pensar que existen, señor ministro, derechos sociales e individuales que deben ser respetados y defendidos, en primer lugar, por el Gobierno y mucho más en momentos críticos como los que estamos viviendo y los que empezamos ahora a vivir de forma mucho más aguda.

El señor **PRESIDENTE:** A continuación, tiene la palabra el señor Segura, en nombre del Grupo Socialista.

El señor **SEGURA CLAVELL:** Señor ministro, cuando se tomó la decisión de alejar el buque, el naufragio era algo clarísimo. No era una probabilidad remota, era más bien una certeza. Por ello, es razonable pensar que resulta bastante probable que en el futuro otros Estados hagan responsable al Estado español de los daños padecidos en nuestras costas o en sus costas por mucho que España se afane, hoy por hoy, en tapo-

nar las grietas por las que fluye el fuel de un pecio que se encuentra muy lejos de nuestras aguas territoriales y con más de 50.000 toneladas a bordo.

Señor ministro, nosotros hemos venido pidiendo una Comisión de investigación, porque queremos documentos oficiales, porque queremos datos concretos, porque queremos la verdad, porque queremos sacar conclusiones positivas cara a dotar a la Sociedad de Salvamento Marítimo de un equipamiento del que hoy no dispone, de una estructura organizativa de la que hoy no dispone y de toda una serie de sistemas al servicio de los intereses de los ciudadanos españoles, y se está rehuendo este debate. Al día de hoy tiene que quedar muy claro ante los ciudadanos españoles que aún no ha tenido entrada por el registro de las Cortes Generales españolas ni un informe del Gobierno de dos, tres, cinco, siete o diez páginas dirigido a las Cortes Generales para que los ciudadanos, los diputados y los senadores que les representamos tengamos conocimiento fidedigno de la documentación y de los datos que permitieron tomar decisiones. Al día de hoy los ministros del Gobierno han venido a leer documentos que les han redactado los complacientes *staff* políticos que les rodean en cada ministerio, señor ministro. Los ministros vienen, leen unos documentos, esos documentos una vez los terminan se los reparten a los periodistas que cubren información en la Comisión, y ni siquiera se nos reparte con anterioridad a los diputados miembros de la Comisión, lo que sería deseable. Sin embargo, si ustedes no constituyen una Comisión de investigación, ya dijo este diputado en sesión plenaria anterior que la constituirán los medios de comunicación y los propios ciudadanos porque hay que sacar conclusiones, porque hay que ir en positivo y hacia delante, y no nos tienda usted esa buena voluntad en la última frase de su intervención si no se ve acompañada de actitudes de información y de coparticipación. Usted sabe que este diputado y mi grupo parlamentario estamos en una posición de cooperar como lo venimos planteando reiteradamente (**Rumores-Risas.**) Señores, por favor.

Señor ministro, afortunadamente, el pasado día 23 de diciembre tuvimos conocimiento de que un medio de comunicación radiofónico importante, concretamente la Cadena SER (**Rumores.**), importante cadena de comunicación social en nuestro país, colgó en su página web un documento que debía haber entrado en las Cortes Generales. (**El señor López-Amor García: ¡Independiente cadena!**) Es este documento, cuya fotocopia tengo por cuanto naturalmente este diputado ha entrado en esa página. Ese documento, que debía haber presentado el Gobierno, recoge todos y cada uno de los acontecimientos que ocurrieron en el intervalo de tiempo transcurrido desde el momento en que se recibe la llamada de auxilio hasta que se produce el hundimiento del buque.

Este diputado ha leído, repito, y todos los ciudadanos que tengan interés en acudir a esa página web podrán hacerlo, la secuencia temporalizada con los contenidos formales oficiales, documentos rigurosos, elaborados ni más ni menos que por el Centro zonal de coordinación de salvamento marítimo y lucha contra la contaminación marina de Finisterre; es decir, se trata del documento elaborado por el Ministerio de Fomento, por la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, y, reitero, por el Centro zonal de coordinación de salvamento marítimo y lucha contra la contaminación marina. No ha entrado en el Congreso de los Diputados; cuánto hubiese deseado este diputado que hubiese entrado. Señor ministro, usted invita, yo también le invito. Le dije el otro día que no le reto, porque eso es propio del Oeste, le invito a que este documento lo remita a las Cortes Generales, que entre por el registro de las Cortes Generales y pueda ser objeto de análisis un día.

Este diputado, señor ministro, con las negligencias intelectuales y los vacíos intelectuales que toda persona tiene, y este diputado las tiene evidentemente, ha analizado ese documento, y desde luego de su lectura me permito hacer una serie de reflexiones y preguntas que le voy a formular. En primer lugar, resulta obvio que, aunque el error de la Administración marítima española, el error del Ministerio de Fomento, el error global y la inoperancia sean propios del Gobierno, y ustedes están ahora en el Gobierno, la responsabilidad frente a terceros es del Estado español, y todos somos Estado español: los 40 millones de ciudadanos españoles, los ciudadanos gallegos, los ciudadanos canarios, los ciudadanos de Castilla-La Mancha, todos, pertenecemos al Estado español, y es el Estado español el responsable frente a terceros. El diputado señor Rodríguez acaba de expresar en su intervención una verdad como un templo: todos seremos responsables, será el Estado español responsable subsidiario ante todo tipo de actuación que se produzca en un futuro, por parte de demandas de particulares, de colectivos, de organizaciones o de otros países. Señor ministro, qué actitud tan inteligente del Gobierno sería la de hacernos a todos los que somos responsables subsidiarios —es decir, todos los españoles—, corresponsables no en la toma de decisiones, porque les corresponden a ustedes, pero sí en el debate político, en el análisis y en las decisiones que se adopten.

Desde esa perspectiva, señor ministro, a nosotros nos agradecería analizar ese documento que, repito, le invito a que lo remita formalmente al Congreso de los Diputados para que sea analizado en esta Comisión y para que tengamos Comisión de investigación. ¿Por qué? Porque hay muchos planteamientos que nosotros podemos presentarle. Por ejemplo, no entendemos muchas decisiones que se adoptan en los sucesivos días. Hay tres días en los que el Gobierno está aturdido. En las primeras 24 horas el Gobierno no adopta decisiones,

está como paralizado. No se puede entender, y lo he dicho en varias ocasiones, que se evacue a la tripulación, a petición del capitán, cuatro o cinco horas después de recibir el aviso, y que esa tripulación no deje el remolque preparado; que queden el capitán, el primer oficial y el jefe de máquinas, que no constituyen una tripulación. ¿Cómo es posible que una tripulación española no se haga cargo del barco? Señor ministro, ojo a un dato muy importante: desde que se recibe la llamada de auxilio, minuto a minuto, hasta que se hunde, el responsable de todas las decisiones que se adoptan, porque está en aguas jurisdiccionales españolas y porque los convenios internacionales así lo indican, es el Gobierno español. Nadie más, y dentro del Gobierno español el ministro responsable de la marina mercante que tiene a sus órdenes un director general de Marina Mercante que es el ejecutivo de esa materia.

Nosotros le vamos a formular una importante batería de preguntas. Por ejemplo, si desde la torre de control de tráfico marítimo de Finisterre se tiene en todo momento datos precisos sobre la posición, rumbo, velocidad y distancia a la costa de todos los barcos que circulan por el dispositivo de tráfico de Finisterre, si también tiene medios para comunicarse directamente con ellos, y tanto las conversaciones torre-barco, barco-torre y todos los detalles de la navegación quedan convenientemente grabados y registrados, señor ministro, y es una pregunta que le formulo, ¿está usted en condiciones de afirmar que se mantienen fidedignamente todos esos datos y todas esas conversaciones? Si eso es así, qué bonito sería, desde el punto de vista democrático, celebrar un debate en las Cortes Generales, en esa Comisión de investigación; comisión de investigación de la que saldrán conclusiones positivas.

Tampoco entendemos, si la torre es testigo de excepción de la situación en que se encuentra el barco, por qué se adoptaron las medidas que se tomaron y no se adoptaron las medidas excepcionales que se podían haber tomado. No entendemos cómo es explicable que cuatro horas después del SOS una empresa holandesa tenga conocimiento de la llamada del *Prestige*, casi inmediatamente después de producirse el accidente, y que ella negocie directamente con la empresa Remolcanosa, que tiene a través del *Ría de Vigo*, un contrato en exclusividad con la Administración marítima española. Señor ministro, ¿puede asegurarnos ahora que se están llevando a cabo actuaciones tanto administrativas como judiciales ante la empresa Remolcanosa por un posible —posible, repito— incumplimiento de contrato? ¿Existe alguna cláusula en el contrato de Sasemar, con la empresa Remolcanosa, propietaria del *Ría de Vigo*, a pesar de estar percibiendo un pago por el uso exclusivo de ese remolcador, que le posibilite poder negociar el servicio que va a prestar con el armador o representante de un buque en emergencia? ¿Está usted en condiciones de asegurarnos que no hay ninguna cláusula que lo posibilite? ¿No es cierto que a las 21 hora del día 13

de noviembre, Finisterre agencia marítima informa a la Administración marítima española que el capitán del *Prestige* ha conectado con el armador y que el armador le está dando instrucciones para que tome el remolque del *Ría de Vigo*? Lo dice este documento, a las 21 hora del 13 de noviembre. Señor ministro, ¿es o no cierto, según voy a leer textualmente (es un documento obtenido en la página web de la SER que no ha entrado en las Cortes Generales porque no ha querido ser remitido por el Gobierno) que el día 15 de noviembre, y lo leo bajo mi entera responsabilidad, a las tres horas informa el buque de salvamento *Ría de Vigo* que el capitán del *Prestige* le mandó poner rumbo 180 debido a que tiene muchos problemas a bordo, sin especificar nada más. También ha contactado con un técnico de Smit Tak que le ha confirmado lo anterior sin más explicaciones. Y sigue dando datos a las 3.15, 3.20, 3.40, 4.05, —insisto, es un documento oficial—, 4.25, 4.26, 4.27, 4.30, etcétera, 7.25, pero a las 8.03 horas el *Ría de Vigo* dice textualmente el documento oficial: Nos actualiza posición 43-53,5 Norte, 0,10-14 Oeste, rumbo 240 grados, velocidad tres nudos. La bomba a trasladar de la fragata *Cataluña* al *Prestige* pesa 60 kilogramos, y debido a las condiciones meteorológicas le resulta imposible trasladarla, sin la colaboración del helicóptero. Es decir, señor ministro, que aquí, en este documento, y remítalo oficialmente a las Cortes, no se dice nada de que el cambio de rumbo son instrucciones de la Capitanía Marítima. ¿Por qué? Por una razón: porque no hay que decirlo. Porque, desde las dos y media de la tarde del día 13 de noviembre, señor ministro, esta ruta que usted conoce muy bien, seguida por el buque minuto a minuto es responsabilidad exclusiva de la Administración marítima española, nadie más puede influir; y si la Administración marítima española por inhibición, por negligencia, por incompetencia, por inoperatividad, por falta de visión, por falta de reflejos, por falta de dirección, si la Administración marítima española en cada una de las millas que recorre el buque dando tumbos, como se tiene claramente en esta ruta, no toma decisiones, es exclusivamente de la Administración marítima española. Consecuentemente, señor ministro, yo le invito una vez más —llevo quince minutos, señor presidente—, una vez más a que influya para que exista una comisión de investigación y de esa comisión de investigación obtendremos la realidad de lo ocurrido. Señor Ministro, le invito también a que nos remita los informes de los científicos y de los técnicos que están elaborando estudios, para saber qué va a ocurrir con el fuel, que nos remita los contratos que la Administración marítima española ha mantenido y suscrito con empresas privadas y con las administraciones públicas de los restantes países para que esos remolcadores, para que los buques dedicados a la recogida de combustible puedan ser operativos, y le invito también a que posibilite que el presidente del Comité científico, el señor Lora-Tamayo, que naturalmente está al servi-

cio de las Cortes Generales españolas, acuda a la Comisión a dar una información de los estudios que está realizando.

Señor ministro, yo creo que también sería muy positivo que usted nos explicara qué pretendía el Gobierno con la medida de alejar el buque de la costa, hasta dónde pretendía alejarlo, durante cuánto tiempo pretendía mantenerlo lejos, ¿por qué se decía que se mantenga donde quiera pero, desde luego que no entre dentro de las 61 millas? Pues, por una razón evidente: porque querían hundirlo, porque creían que el fuel se solidificaría, porque la plataforma continental termina a 60 millas, y a partir de ahí empiezan las grandes fosas abisales. Señor ministro, mientras no profundicemos en el conocimiento de las tomas de decisiones, y por qué se hicieron, no se va a poder servir al bien público desde las Cortes Generales. Le reitero que este diputado y su grupo parlamentario están plenamente decididos a profundizar en el conocimiento de lo que ocurrió, a coadyuvar en la toma de decisiones. Hoy no voy a entrar, porque es impropio, en la segunda parte de su intervención, es decir en analizar los contenidos de las trasposiciones de directivas comunitarias. Sería muy interesante llevarlo a cabo una tarde, a partir del mes de enero, en una sesión parlamentaria monográfica, con documentos previamente remitidos a la Cámara (**Rumores.**), porque no se pueden implementar nuevas políticas, señor ministro, si no hay nuevos inspectores, las capitanías marítimas tienen un tremendo empobrecimiento de personal, pero además mientras ustedes hablan de una serie de medidas hay órdenes ministeriales, salidas del Gobierno, que han soliviantado a los oficiales de la Marina Mercante española porque están posibilitando la convalidación de títulos académicos obtenidos en países subestándares para que actúen de tripulantes de la flota española. ¡Son tantos los aspectos que podríamos analizar en Comisión! Pero ante el encorsetamiento a que se somete a los intervinientes de los diferentes grupos parlamentarios solamente tengo que invitarle una vez más, señor ministro, a que nos proporcione datos (**Rumores.**) que entren por el registro de las Cortes Generales. Que no vengan sólo leyendo documentos, enriquezcan la vida parlamentaria. (**Continúan los rumores.**) Usted tendrá que explicar, y con ello termino señor presidente, qué ha ocurrido con la autoridad marítima nacional, algo teóricamente recogido en el Plan nacional de contingencia por contaminación marina accidental.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura, le ruego que termine inmediatamente.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Terminó, señor presidente.

Ustedes no lo han publicado en el Boletín Oficial del Estado, en forma de orden ministerial ni de comunicación formal, sino en orden comunicada, no publicada

en el Boletín Oficial del Estado y que se ha convertido en un instrumento inoperativo.

Y le hago ahora otra invitación, señor ministro. **(Un señor diputado: ¡No, por favor!)** Influya en el Gobierno para que los 250 millones de euros que han recabado vendiéndole al señor Matutes la Compañía Trasmediterránea **(Un señor diputado: ¡Hala!-Rumores.)** los inviertan en la lucha contra la contaminación marina y en la adquisición de nuevas embarcaciones para producir la lucha contra la contaminación **(Aplausos.-Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, por favor, guarden silencio.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor presidente, *don't worry, be happy* a sus colegas del Grupo del PP. **(Risas.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura, como siempre, ha consumido usted mucho más tiempo del que estaba previsto **(El señor Segura Clavell: ¡Y menos del que hubiese querido!)** y del que usted aceptó en la reunión de Mesa y Portavoces. **(Rumores.)** Si tiene usted algo que alegar acerca del encorsetamiento del tiempo, puede influir en el Reglamento, hable usted con su grupo; pero no lo haga en el desarrollo de la Comisión.

El señor **SEGURA CLAVELL**: ¡Libertad, y libertad sin ira, señor presidente!

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, seguimos con la Comisión, si el señor Segura lo permite, dándole la palabra al señor Sedó en nombre del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Señor ministro, la primera parte de mi intervención irá dedicada a hacer un recordatorio de lo que nos ha explicado en su introducción así como a agradecerle esa información ampliando con más detalle datos ya conocidos expresados en anteriores comparecencias que constan en documentos oficialmente resueltos como el «Diario de Sesiones». Es difícil recordar datos, números, nombres, etcétera; pero quedan reflejados en el «Diario de Sesiones» y a este diputado le son suficientes para ir siguiendo el desarrollo de todo el tema.

También ha sido interesante para este diputado el aporte de datos que ha ofrecido en su explicación respecto a los daños del buque y su calado, que nos ofrece en forma que puede ser oficial al quedar como documento en el «Diario de Sesiones», así como todas las explicaciones de la maniobra de entrada no permitida porque no se podía asegurar una buena entrada en el puerto de A Coruña. Todo esto me vale para hacer el comentario de que lo que usted nos explica se contradice con las declaraciones del capitán del *Prestige*, que

se publican estos días. Aquí ha habido un muy grave problema que ha sido la continúa publicación de opiniones de personas, oficiales y no oficiales, de medios que han ido dando la información de forma eficaz en su despliegue, opiniones de técnicos que un día dicen unas cosas y después dicen que a ellos no se les ha consultado oficialmente, y opiniones de profesionales. Aquí todo el mundo opina, pero en este todo el mundo opina está también todo el mundo relacionado con el Gobierno. Ha habido declaraciones de subdelegados, de delegados del Gobierno, de ministerios, y al final, aunque parezca que es o no por propaganda, en resumen para la gente son batallitas políticas y deplorables situaciones ridículas, incluso en sede parlamentaria. Uno de los errores más graves que ha habido es no tener una información coordinada donde encontrar una información totalmente creíble. Las contradicciones que han existido por todas partes han creado dudas muy importantes.

En la moción consecuencia de la interpelación, debatida en la última semana antes de Navidad, nuestro grupo ya dijo que no íbamos a entrar en planteamientos de partido. En alguna situación ha habido, pero no en relación con lo sucedido, sino más bien en el tema de quien va repartiendo a todo el mundo opiniones que afectan a partidos. Quede bien claro que nuestro grupo ya dijo aquel día que reafirmábamos una vez más una posición política constructiva, posición que no pasa por aceptar la Comisión de investigación que se pide. Lo hemos dicho muchas veces, pero no niego que si esta Comisión de investigación se llegase a crear en algún momento, trabajaríamos en ella de forma positiva. Estamos dispuestos a involucrarnos de forma positiva en actuaciones de trabajo, aunque ello implique adoptar decisiones arriesgadas.

Entrando en el hecho de buscar soluciones positivas, me gustaría que contestase a dos o tres cosas, si no es ahora dentro de unos días, porque supongo que no dentro de mucho volveremos a reunirnos en este gradual sistema de ir informándonos, cosa que me parece bien y no tengo inconveniente; si no es así lo que ustedes decidan. Quisiera conocer el organigrama en el que se está moviendo el tema del *Prestige*. De acuerdo, el Ministerio de Fomento tiene unas competencias conocidas y el Ministerio de Medio Ambiente tiene otras competencias que le pueden afectar un poco más dentro de un tiempo; en todo caso su trabajo en estos momentos sería de investigación y preparación. Por otro lado está el organigrama de aplicación, es decir cómo está organizada la Comisión de crisis o como se le llame, cómo funcionan ustedes, para que sepamos las líneas concretas de actuación que pueda tener el Gobierno, y por qué no correctas, porque a mi me parece que si lo han estudiado así debe ser. Así pues, me gustaría que me dijera cuál es el organigrama de personas y organismos para llevar hacia delante todo este tema.

Por otro lado, entrando en el aspecto positivo, tengo un titular de prensa del día 23 de diciembre, que dice: los abogados del Estado pasan a la ofensiva en el proceso penal del *Prestige*. Sería interesante saber, aunque no quisiera mezclar una palabra con la otra porque son dos cosas completamente distintas, yo le he pedido antes el organigrama y ahora le voy a pedir otro organigrama, pero éste sería en lo que hace referencia al *Prestige*. ¿Quién es el propietario del fuel? ¿Quién lo vendió? ¿Quién es el armador? ¿Quién es la empresa fletadora? ¿Quién la sociedad que dio el permiso de navegación? ¿Quién efectuó las últimas reparaciones? Esto lo piden también los abogados del Estado, pero yo iría más allá. O sea, ¿quiénes son las aseguradoras? ¿Dónde están? Ha ido saliendo información facilitando nombres pero prácticamente nunca de personas, sino de empresas que dependen de otras empresas, de unas terceras, de unas cuartas y hasta de unas quintas; unas están en un país y otras en otro. Curiosamente usted nos ha dado una lista de los buques que habían pedido entrar en puertos como el de Tarragona, Bilbao, y me parece que también ha dicho Huelva. Precisamente en Huelva entraban, como decimos en catalán, de cara i ulls, de cara y ojos, porque iban un buque bandera de Suecia y otro de bandera española, pero también vemos toda una serie de banderas de países como Malta, Islas Marshall, Chipre, Bahamas, Liberia, que verdaderamente alarman muchísimo. He de suponer que la comisión, este organigrama que lleva la crisis —y por tanto estando en él el ministerio seguro que lo sabe— debe saber todo este conglomerado de señores que tienen que ser responsables en su pequeño grano o en su gran pedrusco en el tema *Prestige*. Que no se sepa, o que no se vea la posibilidad de saberlo dificulta que vayamos obteniendo credibilidad.

Por otro lado, hay toda una serie de opiniones que usted ha ido comentando de cosas que han ido sucediendo, que yo creo que hay que superarlas. ¿Cómo? Pues de cara a un futuro, señor ministro, hay que buscar soluciones en lo relativo a Galicia. Yo conozco distintas informaciones de productos, hay informes de distintas personas que ya constan en el Consejo Superior de Investigaciones Científicas. El señor Lora-Tamayo tiene información de distintas empresas, y yo conozco la correspondiente a dos, porque me he interesado por ella. La Vanguardia publicó un artículo de miembros de la red de biodegradación del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, que presentaron informes, cuando ocurrió lo del Mar Egeo, que suscitaron comentarios y conclusiones favorables del biólogo de la Universidad de Baleares, señor Vergueiro. Ha habido también otros informes del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, conocidos en Galicia y en Madrid, y este es de 1993 —acabo enseguida, señor presidente—; el monopolio de petróleos CAMPSA investigó esto, y hay algún producto bacteriológico proveniente de Siberia que parece muy válido, según

los informes de aquel momento. No sé si se está trabajando en cosas parecidas; pero el trabajo con estos productos que pueden beneficiar a la costa, en la playa y en las rocas, necesita preparación in situ de material y máquinas.

Insisto en que no sé si se puede ir en esa dirección o no, habrá que ver los informes técnicos de los grupos científicos. Me gustaría tener más información sobre este asunto, si me la puede usted dar ahora o en una próxima reunión de la Comisión de Infraestructuras. Tal vez me dirá usted que encajaría mejor en Medio Ambiente, pero yo preferiría que la diese usted. Si la dan en Medio Ambiente, lo consultaré con mi compañero, portavoz en esa Comisión, cosa que no me resultará difícil; pero ya sabe usted, señor ministro, que yo aprendo en estas intervenciones y también intento ofrecerle, en nombre de mi grupo, puntos de apoyo para el futuro, tal como mi grupo parlamentario viene tratando de hacer desde el primer día.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Llamazares tiene la palabra, en nombre del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida.

El señor **LLAMAZARES TRIGO**: Parece que el Gobierno está alcanzando los objetivos que tenía con esta Cámara: el de no dar cuenta al Parlamento de forma global de sus decisiones políticas y que no haya exigencia de responsabilidades políticas en el marco parlamentario. En estas comisiones se recibe la información que va aportando el Gobierno con cuentagotas, desmintiendo bien a los medios de comunicación, bien a los jueces en cuanto a la situación judicial del caso, con menos frecuencia a la oposición, y por otra parte parcializando la decisión política del Gobierno pues el ministro de Fomento habla de fomento, y el de Medio Ambiente de medio ambiente; cada uno habla de lo suyo, y nadie de lo fundamental que es la decisión del Gobierno entorno a una catástrofe ecológica, y las medidas que piensa adoptar para que esta catástrofe tenga el menor impacto posible —impacto que ya es muy grave— y que no se vuelva a repetir en el futuro.

Señorías, lo vea o no el ministro de Defensa, y lo reconozca o no el presidente del Gobierno cuando dice que lo importante es la marea mediática, la marea negra se extiende, se extiende porque en este momento hay en el fondo del mar un buque que se desangra, con la única opción por parte del vicepresidente del Gobierno de que desangre durante un largo período de seis meses; la peor opción, en nuestra opinión.

El Gobierno va a remolque de los acontecimientos. El ministro de Fomento nos ha dicho hoy que el Gobierno está tomando medidas para aplicar las directivas Erika, cuando esas directivas en nuestra opinión deberían haber estado transpuestas ya y en aplicación para la situación actual, con lo cual se hubiera prevenido. Las directivas y las medidas Erika I y Erika II no se

traspusieron por parte del Gobierno español, por tanto el Gobierno está a remolque de los acontecimientos en materia preventiva y también lo está en el freno de la marea negra, hasta el punto de que todavía hay zonas de Galicia —y es muy importante resaltarlo— en las que se considera que no tienen los medios suficientes y comprometidos por el propio Gobierno ante los patrones de esas rías gallegas, para parar la marea negra en el mar y tampoco medios suficientes para limpiar la marea negra de la zona costera, hasta el punto de que en estos momentos nos encontramos con la paradoja de que el Gobierno considera poco menos que excesivo el número de voluntarios, y al mismo tiempo contrata las labores de limpieza con empresas privadas cuando previamente ha sido el propio ministro de Medio Ambiente quien ha dicho que no es posible utilizar maquinaria en esa limpieza sino que debe hacerse a mano fundamentalmente por lo delicado de la situación desde el punto de vista medioambiental. Por tanto y en segundo lugar, un Gobierno a remolque de los acontecimientos y especialmente en estos momentos. Desde Izquierda Unida no comprendemos cómo no hay ya en estos momentos un zafarrancho de los tres países más afectados frente a la marea negra y cómo no hay un zafarrancho por parte de la Unión Europea. Da la impresión de que el Gobierno español, minusvalorando la catástrofe ecológica, ha transmitido a la Unión Europea que aquí no pasa nada, que es posible afrontar esta marea con los medios exclusivos del Gobierno o con la colaboración de algunos países europeos, pero que no es necesario un instrumento de coordinación a nivel europeo ni siquiera un instrumento de coordinación entre Francia, Portugal y España, y que no es necesario un zafarrancho de todos los medios a nuestra disposición para enfrentar la marea negra en el mar antes de que llegue a tierra; incluso que no hay necesidad en estos momentos, de más Comisión científica que la creada en torno a los escapes del buque que está hundido en alta mar. Nosotros no lo creemos así. Creemos que es imprescindible una Comisión científica que aborde ese tema, que aborde la biorregeneración y que la aborde desde una perspectiva internacional, no sólo desde la perspectiva de los científicos de nuestro país; ante una catástrofe de carácter internacional hay que tener una respuesta de carácter global, cosa que no ha conseguido hasta ahora el Gobierno.

Pero el principal problema que parece preocupar al Gobierno está en la crítica de la oposición, en la crítica de los voluntarios, en la crítica de los pescadores y mariscadoras, en la crítica de los medios de comunicación. Eso sí parece que le preocupa al Gobierno y en esa materia el Gobierno está poniendo todo su esfuerzo en la propaganda contra la oposición, contra los medios de comunicación y contra quienes tienen una posición crítica en relación con lo hecho por el Gobierno. En ese sentido quiero entender que el Partido Popular ha decidido recuperar la iniciativa no para enfrentar la catás-

trofe ecológica, sino para recuperar la iniciativa política a través de algunas medidas —como las que hemos conocido recientemente— abanderadas por el presidente del Gobierno y que no intentan otra cosa que eludir el compromiso político y la responsabilidad ante esta decisión tan grave que ha provocado una catástrofe ecológica. En definitiva, se trata de venir a esta Comisión y de hacerlo con una información a cuentagotas, hacerlo de forma sectorial y contra reloj para evitar precisamente que en esta Cámara se produzca un debate político en torno a la decisión del Gobierno y se produzca una investigación por parte de esta Cámara parlamentaria sobre lo hecho y lo no hecho por el Gobierno. Se defrauda con ello una buena parte de lo que son nuestras tareas, las tareas de la oposición y las del Parlamento, para echarnos a la oposición y al Parlamento contra la sociedad civil. Pero el Gobierno no lo va a lograr, no va a conseguir que la oposición dimita respecto a la representación de la crítica en la sociedad civil; no va a lograr que sea la política la responsable de los errores del Gobierno en relación con la catástrofe del *Prestige*.

En la propia intervención del ministro de Fomento volvemos otra vez a los principales problemas que ha tenido la decisión del Gobierno. El ministro de Fomento ha tenido que admitir a regañadientes quién tomó la decisión de mandar el barco a alta mar. Lo ha admitido después de un largo período, al cabo de un mes.

Hoy nos apunta un nuevo dato y es que además de una Comisión de subordinados del Ministerio de Fomento, de técnicos subordinados al ministro de Fomento, hubo una comunicación verbal de un inspector que el ministro de Fomento deduzco que tiene prácticamente en ella el aval a sus decisiones, desde el punto de vista técnico y desde el punto de vista científico.

Pero esto lo hace el ministro de Fomento porque tiene el techo de cristal. Señor Álvarez-Cascos, tiene usted el techo de cristal porque no hizo lo que había que hacer según su propio decreto, según las propias medidas del plan de contingencia. Tenía usted que haber creado, según los artículos 2 y 3 de su orden ministerial, un ámbito para realizar un informe escrito sobre el modelo internacional unificado que le sirviera a usted para valorar las posibles decisiones. Usted no ha presentado ante esta Cámara, no ha dicho públicamente que tenga ese informe escrito. Hasta ahora únicamente tiene la opinión de sus subordinados y el informe verbal de un inspector que para usted tiene toda la credibilidad y por ello lo ha ascendido recientemente, al igual que ha ascendido al capitán de La Coruña. La impresión que tenemos es que las decisiones del Gobierno no solamente no le llevan a la responsabilidad política, le llevan a ascender a todos los que han tenido parte en esa decisión.

Quiero preguntarle también, señor ministro de Fomento, con relación a otro aspecto esencial al que

usted se ha referido, que es el periplo del barco Norte-Sur, en el que ha eludido algo que dijo en su comparecencia anterior y a mi grupo y a mí nos parece muy importante, y entre tanto han ocurrido cosas muy graves en relación con los remolcadores y en concreto con relación al remolcador *Ría de Vigo* y a la empresa Remolcanosa. Usted en su comparecencia anterior acusó a este remolcador, igual que ha acusado al capitán de ser el gran responsable, de estar jugando a dos bandas, de jugar con el Gobierno y de jugar con la empresa propietaria del barco y dijo que iba a ir contra esta empresa, contra la empresa Remolcanosa por jugar a dos bandas. Lo que nosotros sabemos de la empresa es que no ha recibido tal comunicación; pero lo que es más grave es que al día siguiente de su comparecencia en esta Cámara ustedes adjudicaban a Remolcanosa, por 1.300.000 euros, de nuevo las actividades que usted había criticado en su comparecencia anterior. ¿En qué quedamos? Esto es una tomadura de pelo. Usted a los que toman las decisiones les premia—decisiones que son cuanto menos cuestionables—, y a quienes considera que le han defraudado en su confianza y han defraudado el contrato y el convenio con la Administración va y les premia mediante un nuevo contrato con la Administración multimillonario, millonario en términos de euros pero multimillonario en términos de pesetas antiguas, y resulta que no sabemos muy bien lo que ha ocurrido para que quien era culpable antes para usted ahora sea inocente. Además llueve sobre mojado, señor Cascos, porque esta misma empresa sufrió un expediente en un momento anterior en su propia Administración, se cerró el expediente y aquí no pasó nada; esta misma empresa, que para más inri tiene entre sus propietarios a gentes cercanas al Partido Popular. Me gustaría que usted aclarase esto ante esta Cámara, porque es un hecho muy grave y muy importante. Estas son las cuestiones en torno a lo que usted ha tratado de aclarar.

Termino. Con relación a las medidas que usted ha presentado en esta Cámara, ha hablado usted de las medidas relativas a los medios que en estos momentos existen para frenar la contaminación en el mar y ha hablado usted también de las medidas preventivas. Respecto a todas ellas el juicio que he dicho con anterioridad: a remolque de los acontecimientos. No entendemos cómo no hay en este momento un zafarrancho de medios, de coordinación y de organización, más allá del ámbito español, en el ámbito de la Unión Europea. No compartimos lo que está ocurriendo con el buque hundido que se desangra día a día ampliando la magnitud de la contaminación.

Termino de verdad, señor presidente. Con relación a las directivas europeas ha asimilado usted las directivas europeas y las resoluciones del Gobierno norteamericano después del *Exxon Valdez*. Señor ministro, yo me he leído el acta del Gobierno norteamericano y desde luego no tiene nada que ver. El Gobierno norteamerica-

no plantea la responsabilidad ilimitada y eso no lo plantea en ningún momento ninguna de las directivas aprobadas en la Unión Europea. Por otro parte, el Gobierno norteamericano plantea claramente la prohibición de todos los buques que no sean de doble casco. Pero es que usted obvia un elemento fundamental que también aprueba el Gobierno norteamericano, y es la creación de un instituto de investigación y la creación también de un órgano de participación social y política en torno a la catástrofe del Exxon Valdez. Ninguna de esas cosas las ha hecho el Gobierno, ninguna de esas cosas las ha propuesto el Gobierno ante la Unión Europea, y ya hemos presentado una iniciativa para que el Gobierno tenga que votarla en esta Cámara, ya que el señor Aznar se ha preocupado de decir que apoya al señor Bush en todo, incluso en lo que hizo después del Exxon Valdez. Nada más. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Vasco, el señor Otxoa tiene la palabra.

El señor **OTXOA DE ERIBE ELORZA**: Señor presidente, antes de nada quiero decirle que por imperativos de agenda probablemente me tendré que ausentar de esta Comisión antes de que termine. Ruego que ni usted ni el señor ministro lo tomen como una descortesía sino que es la obligación de un grupo pequeño.

Señor ministro, creo que el Gobierno está aplicando una táctica muy marina, que es establecer los compartimentos de seguridad. Lo que ha hecho el Gobierno ha sido compartimentar su presencia ante esta Cámara de forma que cada ministro responsable de un área—al menos así ha ocurrido hasta ahora con los que han comparecido— se limita exclusivamente a dar cuenta del trabajo dentro de sus competencias, sin que podamos tener una visión global en ningún momento del accidente, y por tanto poderlo discutir con comodidad y en toda su dimensión.

En su última comparecencia el señor Matas ya nos dejó claro que para tener información no hacía falta que ustedes diesen información escrita, y dadas las últimas experiencias entendimos por su exposición que había que suscribirse a alguna agencia informativa que tenían información dos veces al día o había que consultar las páginas web. Por lo visto la entrega de documentación escrita en esta Cámara está ya proscrita. Dada la importancia numérica de nuestro grupo tendremos que aceptar que esto sea así y actuaremos en consecuencia.

En aras a la brevedad, solamente quiero hacer algunas preguntas. Cuando nos ha hablado del informe hay una frase que me llama la atención, y es con la que usted ha cerrado la lectura de ese informe: en todo caso se mantendrá el buque alejado. Mi pregunta es qué quiere decir eso de alejado, ¿cuarenta millas, 100, 200? ¿Está cifrada esa cantidad y lo que supone el alejamiento? Eso está en contraposición con lo que usted ha dicho luego de que indefectiblemente los vertidos lle-

gan a costa. Claro que sí; por tanto nosotros nos seguimos reafirmando en nuestras dudas ante la decisión tomada en su momento. Siempre se dijo que había tres posibilidades: la entrada en puerto, quemar combustible y el barco o el alejamiento. Nosotros siempre pensamos que había alguna otra y preguntamos si no se había pensado en el fondeo del barco en aguas tranquilas o incluso —esa es otra pregunta, también quizá un tanto ingenua— si se barajó en algún momento la posibilidad de la llegada del buque siniestrado al puerto de abrigo de Cabo Verde. Otra pregunta sobre algo que no entendemos demasiado bien. Si los tanques averiados fueron el 2 y el 3, que estaban vacíos, y los primeros avistamientos de la aviación hablaban de manchas irisadas, que lógicamente eran del combustible del barco, ¿en qué momento empieza realmente a verterse fuel? Otra pregunta, ¿piensan el ministro y el Gobierno que el capitán del *Prestige* debe seguir en prisión y le siguen culpabilizando de los mismos cargos que han vertido sobre él en esta Comisión?

El señor ministro nos ha hablado de medios existentes. En su momento nosotros entendimos que había cuatro aspectos en la cuestión. Primero, el accidente y quizá las causas por las que ese accidente se produce; segundo, la operación de salvamento hasta el hundimiento; un tercer capítulo, que sería el aspecto del daño ecológico causado y, otro, el económico-social. Entendemos que el Gobierno, según lo manifestado por los distintos ministros en las comparecencias que ha habido, ha puesto un parche en el aspecto económico-social, pero a medio plazo sigue sin haber previsiones de arreglo. La operación de salvamento se realizó correctamente en cuanto a salvamento de personal pero, a nuestro juicio, no tan correctamente en todas las operaciones posteriores, como han puesto de manifiesto otros portavoces en esta Comisión, cuyo punto de vista compartimos. No hay investigación sobre el accidente y desde luego en el aspecto ecológico no hay Comisión de recuperación ecológica, ni biológica, ni nada por el estilo. Creemos que son carencias.

Hablando de la compartimentación a que nos hemos referido con anterioridad, ustedes nos han hablado de los medios existentes en este momento pero no de inversiones de futuro y tampoco de fuel y de marea negra. Seguimos haciendo las mismas preguntas que hicimos en otras comisiones y para las que parece que no hay respuesta; respuesta que entendemos no puede ser exacta pero sí aproximada. Nos interesaba saber qué tonelaje de fuel sigue en el barco, qué tonelaje estimado hay en las aguas y qué tonelaje se ha recogido, porque hablamos de metros cúbicos y no tenemos una conciencia exacta de la transcripción a toneladas reales de fuel recogido. Hay otra cosa de la que no se habla y es de la recuperación de ese fuel, que sigue siendo un problema en tierra. Que yo sepa, la única estación de recuperación que se ha montado la ha montado el Gobierno vasco y está funcionando con garantías y a

plena satisfacción en el puerto de Bilbao, aunque tiene una capacidad limitada de tratamiento horario de 20 toneladas. No sé si en otras partes del Estado se ha puesto en marcha. Tampoco sabemos nada del estado del barco. ¿Cuál es su situación actual? ¿Qué previsiones de futuro hay? Como solamente nos informamos por la prensa y por esa fuente que nos indicó el ministro señor Matas no tenemos una idea exacta de en qué situación se encuentra.

Por fin nos ha hablado de medios, señor ministro. Es cierto que esos medios existen, son contabilizables y no le voy a discutir los datos que ha dado, que seguro que son ciertos, pero lo que sí le diría es que la coordinación sigue sin funcionar correctamente. En ese sentido, entendemos que movilizar una serie de elementos materiales y humanos y coordinarlos es una labor difícil, estamos de acuerdo, pero también en su momento pedimos que se nos indicasen una serie de datos del organigrama que se había establecido en esa Comisión, etcétera, y cómo funcionaba para saber dónde hay que conectar: El día 27 de noviembre, la mesa de crisis del gobierno vasco, ante la inexistencia de contactos, manda un fax a la mesa de Galicia para mantener contacto; ya antes se había tenido contactos con el CEDRE francés, sin embargo, con la mesa de coordinación gallega no se podía entrar en contacto. El 28 de noviembre, ante la falta de contestación, anunciamos la visita de una Comisión del Gobierno vasco para asistir a la mesa de crisis el día 2 de diciembre, y es a partir de esa fecha cuando se comienza a recibir, vía fax de la Capitanía Marítima de Bilbao, una información de Sasemar absolutamente escueta y francamente insuficiente. El primer comunicado oficial que llega de la Capitanía Marítima de Bilbao a la mesa de crisis del Gobierno vasco es de fecha 19 de diciembre y aun hoy esos comunicados no son demasiado fiables. El comunicado del día 27 dice que no hay fuel en las inmediaciones de la comunidad autónoma de Euskadi y entre seis y siete millas del cabo Machichaco se recogen 20 toneladas, por tanto, tampoco son muy fiables estas informaciones. Por ello, le pediría que se hiciese un esfuerzo mayor de coordinación y, si es posible, que contestase a las preguntas concretas que le he hecho.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Mardones, tiene la palabra en nombre de Coalición Canaria.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Quiero agradecer al señor ministro de Fomento la información puntual que nos ha dado al día de hoy de cómo van evolucionando los acontecimientos. Reafirmo una petición que ha venido haciendo mi grupo y una exposición a todos los medios de la solidaridad y la prontitud con la que deseamos que se resuelva esto que en el discurso de Navidad Su Majestad el Rey calificó de calamidad; que se resuelva, como usted nos ha pedido, con la aportación y cooperación de todos. En nombre de Coalición

Canaria me permito brindar y ratificar también esa línea de cooperación, sobre todo porque nuestra postura es una proyección hacia adelante, una proyección para prevenir riesgos de este tipo en el futuro y, si se producen, con la aleatoriedad que tienen estas circunstancias e incidencias, se puedan paliar con eficacia y prontitud todos los daños causados. Por tanto, proyección hacia delante.

De la primera parte de su exposición respetamos plenamente los criterios profesionales que han intervenido porque no queremos, señor ministro, recrearnos en una situación pasada, por su imposibilidad histórica de que se repita y, sobre todo, porque se está extendiendo una curiosa teoría de que si se hubiera hecho lo contrario no hubiera pasado lo que ha ocurrido, apreciación gratuita que parece más bien propio del programa de un videojuego trucado. Una vez que se ha hecho todo lo que se ha hecho se ha producido esto, pero si no se hubiera hecho eso no se hubiera producido nada de lo acontecido; es decir, que el *Prestige* hubiera entrado tranquilamente en el puerto, no se hubiera roto, no hubiera derramado ya ni un solo kilo del fuel pesado que llevaba y hubiera atracado pacíficamente con la anuencia de los prácticos —no olvidemos que cuando el *Mar Egeo* hubo dos expedientes de responsabilidad, el capitán del *Mar Egeo* y el práctico—. Por tanto, mi grupo no entra en una teoría de videojuegos, como digo incluso trucados, de que si se hubiera hecho lo contrario no hubiera pasado nada; es decir, al entrar en la bocana de la ría los tanques abiertos, hubieran dejado de verter fuel, no se hubiera roto la estructura de la eslora del buque y todos tan contentos.

Entro en un análisis de la segunda parte de su intervención respecto a las nuevas medidas adoptadas, dado que las operaciones de recogida de fuel en alta mar están condicionadas a la situación meteorológica y del mar y a que las olas permitan operar a la amplia flota de buques que ha dispuesto el Gobierno para realizar estas operaciones. Quiero hacerle una reconsideración, señor ministro, sobre el tema de las doscientas millas respecto a las aguas canarias. Como es una zona de las consideradas de alto riesgo, nos encontramos en este momento con la incertidumbre de que entre las costas canarias y las marroquíes las doscientas millas son incumplibles. Deseo en este momento sintonizar con la que fue su preocupación (que me trasladó el señor ministro la semana pasada) respecto a las exigencias. Para no entrar en el tema de las millas, pero sí de los buques con mercancías peligrosas y para que en el tráfico interinsular de materias petrolíferas quedaran salvaguardadas todas las garantías de suministro a las islas desde la refinería de Tenerife del grupo CEPSA pediría que esto se tuviera en cuenta para los buques de menos de 5.000 toneladas de registro bruto. Las medidas oportunas son las que se han adoptado en este momento (y dado que el señor ministro también se ha referido a veces a la imposibilidad, pero por otras razones de

medios técnicos, de detectar buques que estén dentro de la zona económica de las doscientas millas exclusivas) y el acuerdo bilateral con Francia es positivo, por lo que mi grupo interpreta igual que usted, señor ministro, que esto permite a las autoridades españolas la intervención directa con cualquier buque que pueda infringir este acuerdo. Únicamente nos gustaría saber qué tipo de dispositivo existe para la detección de estos buques peligrosos, desde su salida de puertos de carga de origen y que puedan pasar frente a costas españolas, si es localización por vía satélite, por vía de servicios informativos o de otros métodos. Hay que tener en cuenta que los medios técnicos de detección no alcanzan las doscientas millas. Hay que planteárselo y nos parece muy acertado, porque tiene sentido común y sentido de limitación técnica lo que ha dicho el señor Álvarez-Cascos, lo de de los sistemas de concreción, de mayor tecnicismo en las 30 ó 40 millas para detectar esos buques por los servicios de tierra. Creo que España debe también (aprovecho esta coincidencia) liderar todas las medidas tanto de tipo legislativo preventivo como de disciplina para los posibles infractores, por tanto, la transposición de las directivas de la Unión Europea, las que motivaron los casos del Erika I y Erika II, se lleven adelante.

Hay una cuestión muy importante, a la que vamos a prestar todo nuestro apoyo, que es reafirmar unas líneas que se vienen tomando, que a nuestro juicio nos parecen acertadas, porque mi grupo parte del principio de que ocurrida la calamidad y la desgracia no hay mal que por bien no venga; igual que en la lucha antiterrorista los hechos del 11 de septiembre en Estados Unidos han motivado toda una reactivación de una lucha que estaba adormilada o en unos parámetros de rutina, se pueda actualizar. Se trata de la búsqueda de aquellas entidades que pueden tener un verdadero control sobre cualquier armador o fletador que quiera utilizar un fraude de ley o quiera utilizar una tolerancia para estas actividades.

Me refiero, señor ministro, tanto a las aseguradoras como a las sociedades de clasificación. Tiene usted todo nuestro apoyo para que a nivel de la Unión Europea (no es un problema que pueda resolver sólo España, su Gobierno) se debata sobre las sociedades de clasificación, que están haciendo la vista gorda o tienen una tolerancia que hay que llevar a tolerancia cero; si no, no habrá manera de disciplinar a todas las mafias internacionales que trafican con ese tipo de buques monocascos y hacen infracciones permanentes tanto de tipo laboral, social, técnico como de garantías de seguridad. Estas sociedades de clasificación tienen que encontrarse con una legislación europea o internacional que les haga desistir de cualquier tratamiento de favor especulativo de estas entidades, igual que las aseguradoras, poniéndoles (en esto también coincidimos), señor ministro, una responsabilidad ilimitada. Tienen que responder de todos los daños para que sea disuasivo

rio que estas sociedades de clasificación hagan fraude en determinados buques por presiones de cualquier tipo, siempre oscuras por supuesto y de tipo mafia o delictivo, y que las compañías aseguradoras ajusten las pólizas de seguro a las condiciones en que va el barco, a su carga y a las condiciones técnicas de construcción naval del buque. A nivel nacional a nadie se le ocurriría que pudiéramos funcionar en España en el seguro del automóvil sin el consorcio de compensación de seguros. Sabemos que hay conductores que infringen la ley y que van sin seguro del vehículo, pero si ese vehículo tiene un accidente y causa daños a terceros de cualquier gravedad (físicos, materiales, sanitarios o de vida) el consorcio de compensación de seguros comienza a actuar para que el daño a terceros sea paliado en todas estas circunstancias. Por tanto, es necesario también que la Agencia Europea de Seguridad Marítima (celebramos, señor ministro, que se haya puesto en marcha su reglamento y que pronto tenga nombrado su director ejecutivo y todo el consejo) sea quien se preocupe fundamentalmente de elaborar la lista negra. Elaborar una lista negra de tipos de buques no es un problema fácil, ya que requiere unos servicios de información y de documentación muy adecuados al respecto.

En esta línea (tampoco, señor presidente, quiero salirme del tema) tiene en el Grupo de Coalición Canaria una plataforma de apoyo para que esta calamidad se resuelva cuanto antes y las soluciones por vía de adecuación de las normativas y de las directivas de la Unión Europea tengan una trasposición cuanto antes a nuestro ordenamiento jurídico, aunque tendrá usted, señor ministro, todo nuestro apoyo e incentivo de llevarlo adelante. Prestarnos al juego, como decía antes de vídeo juegos trucados y de moviola para atrás, eso sería a nuestro juicio en este momento no tener un sentido práctico para resolver los problemas.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra, en nombre del Grupo Popular, el señor Jiménez.

El señor **JIMÉNEZ SUÁREZ**: Gracias, señor ministro. Desde el Grupo Popular agradecemos su intervención y su innata predisposición a informar y transmitir al Parlamento los detalles de este desgraciado accidente que está amargando los días en las costas gallegas, asturianas, cántabras y vascas.

Antes de exponer la posición del Grupo Popular, quiero referirme a algunas intervenciones que se han tenido a lo largo del día de hoy, que en principio rechazamos de plano. Señor Rodríguez, rechazamos su tremendismo. El Grupo Popular actúa al margen de las elecciones de mayo. Hemos criticado mucho el electoralismo que se está haciendo de esta desgracia y no será el Grupo Popular el que invoque el electoralismo para actuar en este desgraciado accidente. El Grupo Popular y el Gobierno ha dicho que se actuará hasta donde sea posible, más allá de un año, no lo ponga en duda, seño-

ría. También rechazamos que se acuse al Gobierno de insensible, de minusvalorar. Ha sido el presidente del Gobierno quien ha dicho que este es el mayor desastre ecológico que ha tenido España. Si eso le parece minusvalorar y ser insensible, estamos faltando a la verdad. Desde el Grupo Popular entendemos que discrepancias sí; tremendismos sin fundamento no; no creemos que ayude en nada a mejorar el efecto del chapote en las costas del norte y en las de Galicia. Además el Gobierno ha dicho que adoptará cualquier solución que entienda que es viable y en ningún caso ha puesto limitaciones de coste. Me gustaría que en algún momento se reconozca, por ejemplo, que la solución del Nautile la debemos aplaudir todos. También rechazamos, señoría, que lo acontecido sea por falta de medios; no. Ni el temporal era culpa del Gobierno ni el barco se rompió por culpa del Gobierno, eso es deformar la verdad.

Señor Segura, a lo largo de todo este debate político uno ha tenido que leerse todos los documentos y todas las intervenciones y me ha parecido patético que sus argumentos sean la SER (con todos los respetos que me merece la SER) y los documentos del señor Caldera. (**Rumores.**) Me parece patético, repito, que sus únicos argumentos sean la cadena SER y los documentos modificados del señor Caldera y que niegue que aquí hay información fidedigna. Señoría, que usted, que lleva tanto tiempo invocando el rigor, no le conceda el mínimo rigor a todos los ministros que han pasado por esta Cámara informando sobre lo que está pasando la verdad es que no lo entendemos. Desde el Grupo Popular seguimos esperando que el Grupo Socialista vuelva al cauce del debate riguroso, al cauce de debatir propuestas políticas que supongan un esfuerzo por trabajar por Galicia. Desde luego invocamos que se vuelva al camino de dialogar y debatir políticamente cuestiones que sean productivas y que vayan a favor de paliar el desastre y lo que está pasando en el norte de nuestro país. Desde luego lo que rechazamos es que se siga lanzando chapapote con ánimos electoralistas, señorías; eso lo rechazamos desde ahora y les instamos a que cambien de actitud. Usted sigue anclado en los documentos del pasado, en los documentos consistentes en hacer bolas y bolas de fantasmas que no existen. No siga buscando fantasmas, señoría, porque no existen.

El otro día en la Comisión de Medio Ambiente su compañero el señor Morlán se quejaba de que el ministro le daba demasiados datos para digerirlos, pero hoy S.S. nos dice lo contrario, que no hay datos, que no hay información fidedigna y que los ministros sólo vienen a leer. Supongo que leerán cosas fidedignas.

Por último, señoría —no se lo he dicho nunca, pero se lo digo ahora—, su información o afirmación constante respecto a la Trasmediterránea nos parece demagogia pura, y usted sabe que está haciendo demagogia con una información que a usted se le ha dado puntualmente. Desde los escaños del Grupo Popular valora-

mos el trabajo que desde las distintas administraciones se está realizando, y en condiciones adversas, contra un enemigo inesperado y depredador como es el chapapote. Los medios de comunicación recogen puntualmente los esfuerzos de voluntarios, administraciones y Fuerzas Armadas; una vez más —y no nos cansamos— desde el Partido Popular agradecemos la solidaridad y seguimos pregonando que el optimismo, a pesar de todo, es posible, y nosotros esperamos que, aunque sólo sea por las fechas que vivimos, seamos capaces de transmitir optimismo y no tremendismo.

El Gobierno, la Xunta de Galicia y los ayuntamientos están dedicando todos sus esfuerzos en cuatro frentes que me gustaría repetir; lo vamos a decir más alto, más claro no. El primero de los frentes es atender a los afectados, quitar incertidumbres en sus horizontes y aminorar la angustia que supone verse privados del trabajo diario. Son las distintas ayudas económicas y fiscales que se han puesto en marcha y que se han hecho efectivas. No esperamos reconocimientos generales a la celeridad del Gobierno, pero desde el Grupo Popular sí transmitimos nuestra satisfacción porque eso sea así, porque ya se hayan cobrado las ayudas y que los recursos económicos básicos de las familias afectadas no estén esperando a que pase más tiempo y abunden en quitarles el quebranto anímico propio de la situación. El segundo esfuerzo y frente es la lucha continuada por limpiar, limpiar y retirar fuel y chapapote de las playas y riscos. Lo aconsejable, según el sentido común, es no dejar más huellas que las imprescindibles para retirar el chapapote y recurrir a los medios más inocuos para el medio físico. Emplear tractores, cintas transportadoras, etcétera ya se hizo en Francia y hoy lo lamentan. El tercer frente son las medidas para el futuro, el nunca jamás: seguridad marítima, seguridad marítima y seguridad marítima. No nos olvidemos que desgraciadamente se producen varios accidentes al año con muchas toneladas vertidas. El Gobierno español ha influido y ha tenido mucho que ver —sería bueno que se reconociera— en que la Unión Europea y el Consejo hayan adoptado 19 medidas para mejorar la seguridad marítima; por cuestión de tiempo no las voy a repetir aquí, pero que ya las conocen. El cuarto frente son las medidas de futuro económicas y científicas para las zonas afectadas, planes económicos de recuperación. Ninguna de las administraciones (y el Gobierno no lo ha hecho) ha cerrado los ojos al futuro. Galicia y la zona norte necesitan unas medidas de recuperación de su economía, y para eso se están planteando los programas económicos. Se están haciendo estudios de evaluación del impacto ecológico, aunque saben S.S. que eso no es inmediato y que están trabajando los científicos; se están elaborando las medidas de recuperación y regeneración del medio ambiente, tarea en la que el Partido Popular y el Gobierno van a estar en todo momento hasta recuperarlo, y recuperar es volver a su estado original. Además habrá un plan de seguimiento

y evaluación continua que significa prognosis, comprobación, evaluación y programación. En ese marco todas las ayudas son buenas. El Gobierno y los ministros lo han reiterado en todas las ocasiones. Ninguno de los ministros del Gobierno se ha sentido infalible en esta lucha, todo lo contrario: piden y constituyen grupos de investigación para asesorarse mejor, con análisis y métodos. Señorías, si estamos aquí practicando el arte de lo posible, que es la política, algunos andan con el paso cambiado, buscando fantasmas o proponiendo soluciones inviables. El Grupo Popular vuelve a hacer el llamamiento, a buscar soluciones posibles y viables, que aminoren el quebranto anímico de la sociedad y que recuperen la economía de las zonas afectadas.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor ministro para cerrar la comparecencia.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Señorías, he escuchado con atención todas las intervenciones que se han producido y voy a procurar dar una respuesta pormenorizada a las cuestiones que en cada una de ellas se han planteado. Hay una cuestión previa que, como ha sido también expuesta previamente por alguno de los intervinientes, merece una consideración de carácter general. De las intervenciones de alguno de los portavoces he entendido que el ejercicio de la crítica en términos políticos de democracia parlamentaria es unidireccional. Yo sinceramente creo que si algo tiene el ejercicio de la crítica en el debate parlamentario es que todos los derechos y obligaciones son recíprocos, y aquí hay quien pretende venir a criticar al Gobierno y no poder ser criticado por lo que dice. Ese no me parece un modelo razonable de democracia parlamentaria, con todos los respetos. **(Rumores.)**

Aquí si un ministro no dice que tiene razón la oposición ese ministro es que se considera infalible y no es un ministro que está a la altura de sus responsabilidades políticas. No, señorías; ustedes pueden no tener razón, y estoy por escuchar a la oposición el reconocimiento de un solo acierto del Gobierno. ¡Díganme uno, por favor! ¿Es que la Administración española, no ya los ministros sino la Administración española marítima, la Administración española con responsabilidades en la costa, la Administración española con responsabilidades internacionales no ha tenido un solo acierto en estos 47 días? **(Un señor diputado: En estos seis años.)** Sus señorías descubren lo que subyace detrás de sus intervenciones: que no es un análisis equilibrado de las responsabilidades que han sucedido sino que es exactamente, como ha dicho el portavoz del BNG, una pelota de ping-pong en la cancha partidista, repito, donde la pelota es el Gobierno. Ese es exactamente el escenario político que estamos viviendo, porque a S.S. le traiciona el subconsciente como le ha traicionado de nuevo el subconsciente al portavoz del PSOE. **(Un**

**señor diputado: ¡Muy bien!**) Han hablado de responsabilidades subsidiarias del Estado español para aumentar la responsabilidad del Gobierno. Sigo sin escuchar en esta Comisión una sola responsabilidad del propietario del buque, Mare Shipping; del armador, Universe Maritime Limited; del dueño de la carga, Crown Resource, y de la empresa aseguradora, The London Steam Ship Owner's Mutual. Aquí están los responsables, señorías. ¡Aquí están los responsables! **(Aplausos.)** Empezar por el final la búsqueda de responsabilidades es sencillamente demostrar que a ustedes no les interesa clarificar la responsabilidad sino exclusivamente desgastar al Gobierno. Si no es así cambien de discurso en las próximas intervenciones porque tiene gracia que el problema ahora sea el exceso de comparecencias. Ya tiene gracia en un escenario parlamentario que el problema sea que ha comparecido varias veces el vicepresidente, varias veces el ministro de Medio Ambiente y varias el ministro de Fomento. Tiene gracia desde el punto de vista de la asunción de responsabilidades que en estos 47 días hayamos producido numerosas comparecencias además de las iniciativas de control que hemos atendido a requerimiento de SS.SS.

Zanjada esta cuestión previa, es más práctico entrar a diseccionar los argumentos que cada una de las partes, el Gobierno y los distintos grupos parlamentarios, hemos exhibido a lo largo de la comparecencia que ha tenido lugar en la mañana de hoy. Como he dicho es ya la cuarta intervención formal, además de las que se puedan considerar informales ante los medios de comunicación. He relatado en varias ocasiones la cronología de los hechos. He dicho explícitamente en varias ocasiones, y dos de ellas constan en el «Diario de Sesiones», que el rumbo del barco se dirigió pensando en encontrar aguas tranquilas para, si resistía el barco, poder producir el trasiego de su combustible. No he hecho ninguna referencia salvo la que hoy he reiterado en relación con las autoridades portuguesas. A la vista de que se reiteran imaginarias presiones del Gobierno francés hoy he explicitado que no ha habido ninguna, lo que confirma todos y cada uno de los informes que yo he presentado para justificar los acontecimientos que ha habido hasta la fecha. En cuanto al punto de vista de las soluciones definitivas, señorías, creo que las soluciones definitivas difícilmente van a ser soluciones rápidas, y en todo caso dudo que puedan ser soluciones en las que el Gobierno haya demostrado algún tipo de limitación económica. Búsquese una sola cita donde el Gobierno haya puesto como condición para estudiar la solución definitiva —cuya iniciativa corresponde al comité científico— una limitación de carácter económico. Búsquese una cita a la hora de hacer esta acusación. Sobre este asunto hay testimonios relevantes que han aparecido en diversos medios de comunicación y que SS.SS. tienen a su disposición. Uno de ellos, que está fuera de sospecha como experto

técnico de ámbito europeo y de reconocido prestigio, contesta así a la pregunta de qué es lo que se puede hacer en este supuesto con los restos del *Prestige* (no es la opinión del ministro de Fomento sino la de Michel Girin, director del CEDRE, instituto de reconocido prestigio y con la máxima experiencia en catástrofes marítimas de estas características).

Dice el señor Girin: Con un barco a 3.500 metros de profundidad, en parte lleno de fuel-oil, no hay experiencia. (A lo mejor alguno de sus grupos la tiene, pero el señor Girin no la tiene.) No se han encontrado, ninguno lo ha hecho. Los únicos casos que quizá existen son petroleros que fueron hundidos en el momento de la última guerra mundial, pero en sus tiempos no se ha hecho nada porque había otras urgencias. ¿A ustedes les parece que esto se puede hacer ahora, sin informes técnicos y sin estudios? Pues eso es lo que se está haciendo en estos momentos para poner en marcha la solución definitiva, con la urgencia que demanda la situación, pero con los requerimientos técnicos que aconseja la inexperiencia y la necesidad de estudios científicos solventes y determinantes.

El señor Rodríguez vuelve a plantear los supuestos de la solidificación. El 21 de noviembre la Asociación de ingenieros navales y oceánicos de España, hablando de este accidente, hizo público un comunicado donde decía: El fuel, debido a la baja temperatura existente a esas profundidades (2 ó 3 grados) y a las elevadas presiones (unos 350 kilogramos por centímetro cuadrado), es prácticamente sólido, por lo que la única contaminación será la que produzcan las manchas que quedaron en superficie y que se han debido básicamente a los derrames a través de la grieta y a los ocasionados al partirse en dos el buque. ¿Le parece que este testimonio técnico es insolvente, que es partidista o que está sesgado? Pues eran los conocimientos que sobre esta materia existían en ese momento. En el momento en que la información ha puesto de manifiesto otros resultados se ha transmitido en tiempo real.

Señor Rodríguez, comprendo que se puedan hacer escenificaciones sobre la base de considerar dogmas de fe determinadas informaciones de los medios de comunicación, pero la que cita S.S. publicada hoy no se ajusta a la verdad. No hay que confundir las razones por las que el capitán marítimo declara que no hay medios el 14 de noviembre para hacer el trasiego en alta mar en esas condiciones, que es a lo que se refiere el capitán marítimo, con las razones para no realizar esa operación dentro de una determinada ría de Galicia, donde el problema no era la falta de medios, sino la decisión de no introducir el buque en ninguna ría, porque la decisión era la de alejar el buque. Por lo tanto, no había ninguna dificultad de medios para, eventualmente, haber asumido un trasiego en una ría. El problema es que haber llevado al buque a una ría en esas condiciones, hubiera producido, como ya he explicado en el caso de A Coruña, unos daños económicos y medioambienta-

les infinitamente superiores a los que lamentablemente se han producido en estas circunstancias. Para hacer el trasiego en alta mar hace falta un buque de dimensiones similares y unas defensas muy grandes denominadas Yokohama, para realizar la operación navegando a cuatro nudos. Por eso, el capitán marítimo dijo que ese día no había medios para hacer en esas condiciones el trasiego en alta mar. Las razones para no llevarlo a una ría son de otra naturaleza, y reitero mi criterio de que fueron decisiones acertadas en las que se basó el alejamiento del buque.

En cuanto al plan de análisis del ecosistema, que es precisamente una de las tareas que se están realizando en estos momentos y a la que se ha referido reiteradamente el vicepresidente primero, está constituida una Comisión interministerial, junto con otros planes de actuación, para dar respuesta a las consecuencias negativas que pueda tener para Galicia esta catástrofe, algunas las ha citado S.S. en relación con el turismo o con la venta de pescado, y se están estudiando por parte del Gobierno para su presentación con carácter inmediato.

Ha planteado S.S. un tema que me parece extraordinariamente oportuno, pero que me gustaría enmarcarlo en un escenario más realista. La posibilidad de que determinados astilleros puedan volver a contratar la construcción de petroleros. El escenario en estos momentos creo que tiene un marco de referencia no ya desde Galicia, no ya desde España, sino desde la Unión Europea. Si en estos momentos la Unión Europea acelera el plan de sustitución de la flota de petroleros monocasco por petroleros de doble casco, es evidente que hay una ingente tarea de construcción naval, que parece razonable que provoque la revisión de los criterios en virtud de los cuales la Unión Europea tomó determinadas decisiones en relación con la industria naval europea. No es una propuesta o un planteamiento que resida en el ámbito del Ministerio de Fomento, pero el Ministerio de Fomento ya ha planteado en las instancias correspondientes, en sede de Gobierno y en sede de Consejo Europeo y de Comisión Europea, la necesidad de que, al mismo tiempo que se promueve un plan de construcción de una nueva flota de buques monocasco en un tiempo más rápido que la prevista hasta ahora, se revise, si fuera el caso, la política naval europea para tratar de recuperar el protagonismo que la capacidad técnica y la experiencia de los astilleros europeos, y en particular de los españoles, merece.

El señor Segura insiste siempre en que los debates tienen que ser debates con la ventaja de que le demos por adelantado sus argumentos. Yo no le voy a pedir sus intervenciones, señor Segura; no se las he pedido nunca, jamás las he pedido mientras ocupaba esos bancos y me sigue sorprendiendo que S.S. insista en una propuesta llena seguramente de espíritu constructivo, pero también llena de riesgos para el Gobierno, porque ya bastantes ventajas tiene el grupo de la oposición con contar con un experto en temas marítimos que nadie le

discute, señor Segura, para encima darles los papeles de los que no somos expertos en temas marítimos, aunque tengamos responsabilidades políticas. Por tanto, señor Segura, no insista en esa materia. Me parece que las reglas de juego son claras, son muy tradicionales (**La señora García Arias: Son democráticas ¿no?**) y cada uno, por tanto, tiene libertad de cátedra para pronunciarse en esta sede con arreglo al guión que haya preparado previamente, por supuesto con la colaboración de cuantos asesores cada uno de nosotros tengamos a nuestro alcance.

Acerca de las actuaciones jurídicas en relación con la actuación del Ría de Vigo, por las que también me ha preguntado algún otro grupo, me remito a lo que anuncié en mi anterior comparecencia: están encomendadas a los servicios jurídicos del Estado. Aquí no hay criterio político ni de oportunidad política ni criterios a la carta en relación con la composición accionarial de ninguna empresa. Aquí no hay más que criterios de responsabilidad administrativa, civil o penal, las que determinen los servicios jurídicos a la hora de plantear las actuaciones que correspondan, y a ellas en su momento me remití y a ellas me remito de nuevo en estos momentos.

Se interesa el señor Segura por las decisiones que se han ido adoptando en la medida en que considera que todas las decisiones son de la responsabilidad del Gobierno español. Por supuesto, todas las decisiones que afectan a la organización de la marina mercante son decisiones que tienen que ver con la responsabilidad política del ministro de Fomento, por tanto, no voy a eludir ninguna. Lo que convendría sería no disfrazar el escenario y sobre todo, señor Segura, no hacer escenarios a la carta, según quien sea el ministro y según convenga desde el punto de vista político. Su señoría sabe que los buques ejercen el derecho de paso inocente, y cuando el derecho de paso deja de ser inocente, como en el caso del *Prestige*, al representar un riesgo de contaminación el Gobierno español toma medidas para proteger sus costas minimizando el impacto del fuel mediante alejamiento. La Administración ejerce sus competencias y ordena el alejamiento, por ser la medida más adecuada para reducir los riesgos que provocaba esta emergencia. Esta es una orden encaminada a conseguir el resultado de alejar el buque y, en su caso, en aguas tranquilas, si hubiera llegado a tiempo y no se hubiera roto, producir el trasiego a otro buque. Es el capitán quien tiene la responsabilidad de ejecutar las maniobras y los detalles derivados de esta acción. Sabe S.S. que un barco con la estructura dañada, que ha pedido socorro, en medio de un temporal y con grave riesgo de romperse, tiene numerosas limitaciones para cumplir una orden. En algunas fases del accidente, el barco no se va donde debe ni donde quiere o donde se le ordena, va donde puede, porque el temporal impone su fuerza y su dominio; en otras fases, el capitán obedece, y en algunas —como ya he dicho— no obedece y tiene

que ser conminado por una fragata o debe estar presente en el barco un inspector enviado por la capitanía marítima.

No le voy a leer, señor Segura, lo que declaré sobre los rumbos el día 10 de diciembre, casi media página del «Diario de Sesiones»; lo doy por reproducido. Ahí consta con toda precisión cómo se desarrollaron los acontecimientos. Pero sí me interesa recordarle que esto que le estoy describiendo no es una originalidad que ha sucedido con ocasión del accidente del buque *Prestige*, en un momento en que la responsabilidad del Gobierno recae en el Partido Popular. Quiero recordarle las dos rutas que siguieron —se sonríe el señor Segura, porque lo conoce mejor que yo; de esto sabe bastante— **(El señor Segura Clavell: Lo viví.— La señora Cunillera i Mestres pronuncia palabras que no se perciben.)**; quiero mostrarles las dos rutas que siguieron, en las mismas fechas de 1989, un buque español de reciente construcción en aquella época, el Aragón —la ruta roja—, y un buque iraní, el Khark 5. Curiosamente, esto, que se produjo en las mismas fechas, no ha sido recogido en este libro por completo; sólo se recoge el ejemplo del Khark 5, pero no se habla del Aragón, que es de la misma fecha. ¿Saben ustedes por qué? Porque el comportamiento de la autoridad marítima en aquella fecha dista mucho de ser ejemplar. Tardó cinco días en enterarse de que el Aragón había perdido el timón y navegaba sin rumbo; cinco días tardó la Dirección General de la Marina Mercante en enterarse. No hubo ningún remolcador, ni de propiedad ni de régimen exclusivo, para ayudar a un buque español, el Aragón. En dos ocasiones, la Dirección General de la Marina Mercante rehusó la petición de ayuda que le hizo el armador del buque; en dos ocasiones. ¿Saben S.S.SS. dónde se dirigía el buque? Al estrecho de Gibraltar, porque pretendía entrar en un puerto español a descargar su mercancía. El cambio de rumbo lo provocó el segundo remolcador, enviado desde Saint Nazaire, porque el temporal no le permitía seguir hasta el estrecho, y decidió cambiar de rumbo para ir a Tenerife; lo decidió el armador, exclusivamente; la Dirección General de la Marina Mercante no se enteró, primero, y, segundo, rehusó las peticiones de ayuda. Sólo al final se acercó el Punta Salinas, con la prioridad de alejar el Khark 5. Por eso se pone el ejemplo del Khark 5; todos los medios de la Dirección General de la Marina Mercante estaban sobre el Khark 5, al que sólo se le pedía que se alejara de las costas españolas, petición que le había hecho el Gobierno de Marruecos al Gobierno español para que lo alejara también de las costas marroquíes. Por eso, señorías, en este libro no se cuenta lo del Aragón, sino lo del Khark 5. **(Rumores.— Una señora diputada: ¡Qué barbaridad!— La señora Cunillera i Mestres pronuncia palabras que no se perciben.)** La operación que culminó con éxito el Khark 5, de entrar en el campo de boyas del puerto de Tenerife, la llevó a cabo después de que ya no

vertiera fuel durante varios días; después de que, dos o tres días antes de entrar en el puerto de Tenerife, fuera inspeccionado incluso por buzos. Con un calado de 20 metros, entró en un campo de boyas que tiene entre 35 y 70 metros de calado. **(La señora González del Valle García de la Peña: Segura, escucha.)**

Señor Segura, no hago ningún reproche de este comportamiento, ni de éste ni del *Khark 5* ni de ninguno, sólo le pido coherencia. Le pido a S.S. y a su grupo coherencia **(Varios señores diputados: ¡Muy bien!)**. Con eso es suficiente para que no sigamos confundiendo a la opinión pública española, estableciendo responsabilidades distintas hoy de las que existían en su día con la misma legislación, sencillamente porque entonces gobernaba su partido y hoy gobierna el Partido Popular; esas son las diferencias. **(Aplausos.—Rumores.)**

Señor Segura, permítame que le vuelva a citar al señor Girin porque ahora se piden tantos informes y resulta que cuando los hay no se citan. Le vuelvo a citar al señor Girin, que estoy seguro que para S.S. es todavía una referencia más conocida que para este ministro. Contesta el señor Girin: No es mi función y no me permitiré decir al Gobierno español —fíjense ustedes quién no se permite decir nada al Gobierno español, con la cantidad de gente que nos está diciendo cosas—, a las autoridades españolas, lo que hubieran debido hacer, no es de mi capacidad; lo único que puedo decir es que hemos analizado los casos, los precedentes que hay. Hay muchos precedentes en los que se tomó la decisión de alejar el buque y se salvó el buque en alta mar, antes de remolcarlo a un puerto después del mal tiempo. No conozco ejemplo de una decisión de entrar un buque en un puerto en la tempestad, en el mal tiempo; de entrar un buque petrolero perdiendo petróleo en una zona, tomando voluntariamente la decisión de contaminar una zona específica y de contaminarla terriblemente. No conozco tal decisión. Este es el testimonio de Michel Girin, testimonio que como ministro someto al contraste de criterio técnico, como dicen los abogados, mejor fundado que éste, señorías. **(Rumores.)**

Señor Sedó, en mi función de responsable político no puedo en estos momentos carearme con el capitán del *Prestige*. No puedo hacerlo. Pero S.S. sabe que el capitán del *Prestige*, por su condición de imputado, no tiene ninguna obligación en relación con el relato de la verdad; no tiene la obligación de inculparse a sí mismo. Tiene toda la libertad para defenderse y hacer las afirmaciones que tenga por conveniente, y no seré yo quien discuta un derecho reconocido en nuestra legislación vigente. No lo voy a hacer; no lo voy a hacer. Todos los que utilizan los testimonios que constan en el sumario y que se están publicando deberían tener la misma consideración, para dar la credibilidad que tiene cada uno de los testimonios que aparecen en el sumario. No voy a discutir ni a contestar las decisiones del capitán. Las informaciones que están disponibles para todo el

mundo son las que ha dado puntualmente la Administración española, el Gobierno español y cada uno de los ministerios —a ellas me remito— y en algunos casos también las informaciones que han dado otras instituciones poco sospechosas como las que publica en su página web la sociedad clasificadora del buque.

Me pregunta S.S. por el organigrama de funcionamiento del grupo que desde el Gobierno se ocupa de la coordinación de todo el operativo que está en marcha. Es un grupo de coordinación denominado Centro de Coordinación Operativo Integrado, CECOPI, que tiene un comité directivo presidido por el vicepresidente primero en el que participan el ministro de la Presidencia, el de Defensa, el de Fomento, el de Medio Ambiente y el de Asuntos Exteriores, junto con la delegación del Gobierno y las consejerías de Pesca, Medio Ambiente y Asuntos Sociales de Galicia, que tiene dos grandes brazos ejecutivos para las actuaciones que tienen que ver con la limpieza en el mar que dirige Sasemar, el organismo público dependiente del Ministerio de Fomento, y que realiza todas las tareas de coordinación para la localización y recogida a larga y corta distancia, que utiliza las capitanías marítimas para la dirección de todas las actuaciones. El otro gran bloque de actuaciones está en la Dirección General de Costas, en una Comisión de limpieza y regeneración de playas y coordina todas las actuaciones para la recogida de playas y de costas.

No he entendido cuál es lo fundamental de lo que no se habla, en lo que se refiere al señor Llamazares, salvo que el señor Llamazares lo que pretenda es que haya una declaración de reconocimiento de culpa del Gobierno. Si es eso de lo que no se habla, bastante habla S.S. para que nosotros tengamos que colaborar en su tarea. De todas las actuaciones que se han realizado para hacer frente a una catástrofe que tiene su origen en un accidente marítimo, con unos responsables concretos que no están en el Gobierno ni en la sociedad española, de eso es de lo que no se habla, de la responsabilidad de los auténticos culpables. De lo demás, de lo que estamos haciendo para hacer frente a esta catástrofe, creo que cuantas comparecencias sean necesarias van a seguir produciéndose en esta Cámara, incluidos los períodos no hábiles de sesiones.

El señor Llamazares dice que el paquete Erika no está todavía en vigor. O no conoce el paquete Erika o no sabe cómo entran en vigor las disposiciones del paquete Erika, cualquiera de las dos cosas, porque estoy seguro de que el señor Llamazares no va a hacer una afirmación pensando lo contrario. La disposición fundamental para haber impedido la navegación de estos buques es el Reglamento 417/2002, de retirada de buques monocasco. Este reglamento, señor Llamazares, entró en vigor veinte días después de su publicación y está vigente desde el 27 de marzo del año 2002. Cosa distinta es que en este reglamento, por las razones que expliqué en mi comparecencia anterior, no se reco-

ge lo que fue la propuesta inicial de la Comisión, respaldada por España. En las negociaciones con la Organización Marítima Internacional se llegó a una posición común europea, y de la OMI internacional, en virtud de la cual este calendario se retrasó, lo cual permitió, con relación a la propuesta inicial de la Comisaría, seguir navegando al *Prestige*. Pero el paquete Erika en su reglamento fundamental, a los efectos que nos ocupan, está en vigor, y dentro de muy poco tiempo lo estarán también, como he anunciado hoy, las dos directivas que está trasponiendo el Gobierno español.

Creo que hablar de que no se están haciendo cosas a nivel internacional o europeo cuando de manera constante, ya no en los consejos europeos de transporte o de medioambiente, o ya no en el Consejo Europeo de Jefes de Estado y de Gobierno donde se han tomado decisiones, en las costas españolas están presentes medios de todos los países ribereños europeos, lo que tiene que decirme S.S. es lo que falta. Lo que tiene que decir S.S. no es que no hay, tiene que decir S.S. lo que falta. Por cierto, muchos de los medios que han aportado los países europeos (que es un debate que espero que en las próximas semanas, en los próximos meses pueda también dar luz sobre algunas cuestiones en las que, a la vista de la catástrofe del *Prestige*, debo de reflexionar) son privados en régimen de disponibilidad para las administraciones marítimas de los países ribereños, y no han sido precisamente los menos operativos o los menos malos.

Su señoría tiene algún problema en las fechas. La adjudicación del contrato de Remolcanosa no fue al día siguiente de la comparecencia anterior, sino el día 12 de noviembre y para que S.S. no diga: ¡Qué casualidad que ocurrió el 12 de noviembre, víspera del 13 de noviembre! Le voy a dar otro dato: la firma del contrato el 12 de noviembre fue consecuencia de un concurso público al que sólo se presentó Remolcanosa, con el buque de salvamento *Ría de Vigo*, para renovar un contrato del año 1997, que se firmó el 12 de noviembre de 1997 y que vencía el 12 de noviembre del año 2002. Y a partir de aquí haga S.S. ahora todos los juicios de intenciones que quiera, pero, por favor, respete las fechas y respete las circunstancias de un concurso en el que, de cara al futuro, también habrá que sacar las consecuencias oportunas, pero creo que de cara al pasado no se pueden hacer imputaciones que no tengan base en datos y hechos ciertos.

Cuando S.S. interpreta que mis palabras consistían en descargar la responsabilidad en el informe de un técnico, no ha entendido lo que he querido decir y por eso se lo voy a volver a explicar. He hecho esa afirmación al hilo de determinadas especulaciones efectuadas para interpretar el informe de un simulacro que se había realizado en Coruña en el año 2001. Primero se dijo que ese simulacro concluía con la decisión de llevar el buque a puerto, y cuando se explicó que la mesa del buque siniestrado en su informe final preveía, en este

supuesto, el alejamiento del petrolero, se dijo que se había hecho lo que decía el informe, pero sin enviar un técnico a inspeccionarlo. Y lo que he querido recordar es que el técnico se envió, por cierto, con grave riesgo de su integridad física y, por tanto, nunca me cansaré de elogiar el comportamiento heroico de este funcionario. Se hizo, salvando las diferencias, lo que preveía el simulacro y se cumplieron todas las previsiones, incluida, en pésimas condiciones, la presencia de un técnico. Por cierto, las pésimas condiciones del mar no correspondían con el escenario del simulacro al que nos estamos refiriendo provocado por la colisión de dos buques. En todo caso, en pésimas condiciones estuvo el mejor experto disponible en el barco, confirmando lo que las inspecciones visuales desde el mar y desde el aire habían planteado.

Su señoría vuelve a jugar con acontecimientos que, tal como los cuenta, puede parecer que aquí se están tomando decisiones con una determinada intencionalidad. Su señoría sabe, porque lo puede comprobar, que el capitán marítimo de Coruña fue propuesto para presidente de la autoridad portuaria de Ferrol antes del 13 de noviembre. Lo sabe su señoría o lo puede saber. Por tanto, no se le asciende por nada que tenga que ver con esto, eso sí, no se le penaliza por nada que tenga que ver con esto; tiene usted razón, no se le penaliza por nada que tenga que ver con esto. El jefe de seguridad es capitán marítimo en funciones. ¿O es que nadie tiene que desempeñar las funciones de capitán marítimo cuando se nombra presidente de la autoridad portuaria al anterior capitán marítimo? ¿Se da cuenta S.S. cómo retuerce la realidad para llegar a conclusiones que convienen al argumento político de S.S.? Ese es un mal camino, señor Llamazares; es un mal camino porque creo que ese tipo de argumentos no le van a dar ninguna ventaja política ni siquiera entre sus forofos, que suelen ser los que aceptan todos los argumentos del líder.

Señoría, para una vez que pone el ejemplo de una iniciativa de los norteamericanos, tampoco le sale el ejemplo. **(Risas.)** Lógico, porque de las autoridades americanas ustedes no tienen buen concepto y no es extraño que no tengan todos los datos. Fíjese. Lo del Exxon Valdez que usted ha citado ocurrió el 24 de marzo de 1989 y la Oil Pollution Act, en virtud de la cual se toman esas medidas, fue creada el 18 de agosto de 1990, año y medio después. Las decisiones que tomaron año y medio después las autoridades americanas se las espeta al Gobierno español cuarenta y siete días después de la catástrofe, que ya se ha tomado medidas para impedir la entrada de buques y que en seis meses acelerará la prohibición, a través del reglamento de la Comisión Europea, de circulación de buques monocasco. Señor Llamazares, ni ese ejemplo le resulta de utilidad para reforzar sus críticas políticas al Gobierno.

El señor Otxoa menciona algunas de las decisiones a las que ya me he referido. Lo que haya que hacer con el barco dependerá de los criterios, de las orientaciones y de las iniciativas que plantee la Comisión científica y serán convertidas en proyecto en el plazo más breve posible.

Creo que ya he reconocido en esta Comisión, pero por si me fallara la memoria no tengo inconveniente en reiterarlo, que desde el momento en que se hizo cargo de la dirección del buque la compañía salvadora, a Sasemar, a la organización marítima española, no se le comunicó ningún objetivo relativo a ningún puerto de destino, simplemente que el objetivo era buscar aguas tranquilas para provocar el trasiego. Este ministro sabe, y lo ha hecho público a través de la comisaria europea Loyola de Palacio, que a los servicios de la Comisión Europea la empresa salvadora le informó que su objetivo era Cabo Verde; repito, a los servicios de la comisaria europea. A las autoridades españolas, si había un puerto de destino con el que estaban negociando, no le fue comunicado, quedándose en un rumbo en búsqueda de aguas tranquilas para hacer el trasiego, si hubiera resistido.

Me pregunta el señor Otxoa si el vertido de fuel se pudo detectar desde el primer momento. Efectivamente, desde el primer momento se detectó el vertido de fuel y consta que a las 19,45 horas el helicóptero *Pesca II*, de la Xunta de Galicia, que acudió junto con un *Helimer* al rescate de la tripulación, desde ese momento, 19,45 horas del día 13 de noviembre, estaba detectada una mancha de 11 kilómetros por 300 metros. Desde el primer momento del primer día.

El señor Mardones hace referencia a las sociedades de clasificación. Creo que eso conecta con las informaciones que yo he facilitado del proceso de trasposición de las directivas y también conecta con la afirmación de que la opción elegida en los borradores de real decreto que en estos momentos están en trámite (queda todavía el preceptivo del Consejo de Estado) el Ministerio de Fomento ha optado por la solución más drástica, que es la de la responsabilidad ilimitada. Por supuesto comparto absolutamente todas sus consideraciones en relación con lo que supone en un debate de estas características plantear alternativas y, sobre todo, plantearlas sin responsabilidad. Solamente, señor Mardones, me considero en una desventaja, y es que de las decisiones que haya adoptado en tiempo real el Ministerio de Fomento yo asumo toda la responsabilidad, absolutamente toda; de las alternativas que estamos escuchando nadie asume ninguna responsabilidad. A pesar de ello creo que se tomaron las decisiones más acertadas para defender lo mejor posible el interés general de España, el interés general de Galicia, el interés de todas las personas que viven del mar y a orillas del mar en las costas de Galicia. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor ministro.

Señorías, con las palabras del señor ministro queda cerrada la comparecencia y se levanta la sesión. **(El señor Segura Clavell pide la palabra.)**

Señor Segura, acabamos de levantar la sesión. ¿Para qué quiere hacer uso de la palabra?

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor presidente, hoy, 30 de diciembre, de forma extraordinaria se está reuniendo la Comisión de Infraestructuras, a petición del Gobierno y del Grupo Mixto, para debatir un tema muy relevante. Dado que hay larga disponibilidad de tiempo, le pido una intervención para aclarar algunas cuestiones y no hurtarle al ministro la posibilidad de dar respuesta a aspectos que no ha hecho referencia. Consiguientemente, le pido cinco minutos. **(El señor Rodríguez Sánchez pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Rodríguez ¿A título de qué pide la palabra?

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: A título de que pudiera haber una pequeña aclaración, por lo menos de dos minutos, sobre alguna cuestión que es

clave para que nos podamos entender sobre todo en el futuro, que es lo que importa.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Rodríguez y señor Segura, las comparecencias están siendo continuas, de forma reiterada y se han dado toda clase de aclaraciones, según entiende la presidencia. Como es una potestad de la presidencia dar o no un turno, entiende que no corresponde el mismo y por tanto se levanta la sesión.

El señor **LLAMAZARES TRIGO**: Señor presidente, al menos, para decirme lo mismo, escúcheme.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Llamazares, no había visto que pedía la palabra, pero si se trata de pedir un turno reitero lo dicho.

El señor **LLAMAZARES TRIGO**: Se trata de pedir el turno de palabra por alusiones evidentes del ministro.

El señor **PRESIDENTE**: Se levanta la sesión.

**Era la una y treinta y cinco minutos de la tarde.**

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**