BOLETÍN OFICIAL
DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

VIII LEGISLATURA

Serie D:
GENERAL | **5 de julio de 2006** | **Núm. 415**

ÍNDICE

Páginas

Control sobre las disposiciones del ejecutivo con fuerza de Ley

DECRETOS-LEYES

130/000032 Real Decreto-ley 5/2006, de 9 de junio, para la mejora del crecimiento y del empleo. *Convalidación y tramitación como Proyecto de Ley por el procedimiento de urgencia* 2

130/000033 Real Decreto-ley 6/2006, de 23 de junio, sobre pensiones excepcionales derivadas de atentados terroristas. *Convalidación* 2

130/000034 Real Decreto-ley 7/2006, de 23 de junio, por el que se adoptan medidas urgentes en el sector energético. *Convalidación* 4

Otros textos

COMISIONES, SUBCOMISIONES Y PONENCIAS

154/000002 Subcomisión sobre el seguimiento de las consecuencias derivadas del hundimiento del «Prestige»

Informe de la Subcomisión 9

Votos particulares 34

CONTROL SOBRE LAS DISPOSICIONES DEL EJECUTIVO CON FUERZA DE LEY

DECRETOS-LEYES

130/000032

Convalidado en la sesión plenaria del día de hoy el Real Decreto-ley 5/2006, de 9 de junio, para la mejora del crecimiento y del empleo, se acordó su tramitación como Proyecto de Ley por el procedimiento de urgencia (núm. expte. 121/000091), por lo que el texto se publica en la serie A del BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES, en cumplimiento de lo previsto en el artículo 97 del Reglamento de la Cámara.

Palacio del Congreso de los Diputados, 29 de junio de 2006.—P. D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Manuel Alba Navarro.**

130/000033

Se publica a continuación el Real Decreto-ley 6/2006, de 23 de junio, sobre pensiones excepcionales derivadas de atentados terroristas.

En cumplimento de lo dispuesto en el artículo 86.2 de la Constitución, dicho Real Decreto-ley fue sometido a debate y votación de totalidad por el Congreso de los Diputados en su sesión del día de hoy, en la que se acordó su convalidación.

Se ordena la publicación de conformidad con lo dispuesto en el artículo 97 del Reglamento de la Cámara.

Palacio del Congreso de los Diputados, 29 de junio de 2006.—P. D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Manuel Alba Navarro.**

REAL DECRETO-LEY 6/2006, DE 23 DE JUNIO, SOBRE PENSIONES EXCEPCIONALES DERIVADAS DE ATENTADOS TERRORISTAS

En el marco de la singular y constante atención hacia las víctimas del terrorismo que ha inspirado las actuaciones normativas de todos los Gobiernos democráticos para instrumentar un amplio sistema de protección de cuantos han sufrido la violencia terrorista, se adopta el presente Real Decreto-ley para dar respuesta a las necesidades derivadas de situaciones familiares de convivencia que ya han tenido su reflejo en normas precedentes.

La especial atención del Alto Comisionado de Apoyo a las Víctimas del Terrorismo a los requerimientos presentados por los afectados ha permitido detectar la existencia de supuestos individualizados en los que las normas generales impiden otorgar prestaciones que resulta razonable conceder.

En concreto, en la normativa aplicable en materia de pensiones extraordinarias motivadas por actos de terrorismo, ni el Sistema de la Seguridad Social ni el Régimen de Clases Pasivas del Estado prevén que puedan ser beneficiarios las personas que, aún manteniendo análoga relación de afectividad, no tuvieran la condición de cónyuge del fallecido por esta causa. En este supuesto, existiría un número de afectados por los atentados terroristas que no podrían acceder a esa pensión extraordinaria sobre la base de su estado civil, es decir, por no constar vínculo matrimonial con el causante de la pensión.

Esta situación está resuelta en las ayudas a las víctimas del terrorismo contempladas en diferentes Leyes de medidas fiscales, administrativas y del orden social y en la Ley 32/1999, de 8 de octubre, de Solidaridad con las Víctimas del Terrorismo.

Por ello, razones de justicia material y equidad aconsejan adoptar las medidas pertinentes para que las personas que se encuentran en la situación descrita, puedan acceder a una pensión excepcional, cuya justificación es la identidad del hecho causante en relación con los restantes afectados por los atentados que ya han accedido a las correspondientes pensiones extraordinarias como víctimas de atentados terroristas.

La condición de beneficiario de las medidas excepcionales previstas en el presente Real Decreto-ley se extenderá en el futuro a quienes acrediten fehacientemente haber convivido con una persona fallecida a causa de un atentado terrorista, siempre que dicha convivencia constituyese una relación de afectividad análoga a la del matrimonio y se hubiera producido de forma permanente durante, al menos, los dos años anteriores al momento del fallecimiento, manteniéndose para los mismos, como fecha de efectividad, la entrada en vigor de este Real Decreto-ley.

La necesidad extraordinaria de atender a las víctimas de forma urgente y suplir la antedicha falta de cobertura normativa de manera apremiante son los supuestos principales y determinantes que habilitan al Gobierno para acudir al procedimiento legislativo extraordinario del Real Decreto-ley.

En su virtud, en uso de la autorización conferida en el artículo 86 de la Constitución, a propuesta de la Vicepresidenta Primera del Gobierno y Ministra de la Presidencia, del Vicepresidente Segundo del Gobierno y Ministro de Economía y Hacienda y del Ministro del

Interior, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 23 de junio de 2006,

DISPONGO

Artículo 1. Pensiones excepcionales.

1. En atención a las circunstancias especiales que concurren en el fallecimiento de las personas y de los beneficiarios que a continuación se relacionan, se reconoce pensión excepcional a favor de:

— Don Jesús Antonio Muñoz Díaz-Delgado (08979244K), como beneficiario de doña María Pilar Cabreajas Murillo.

— Don Francisco de la Torre Jimeno (51949982C), como beneficiario de doña Beatriz Díaz Hernández.

— Don Carlos Alberto Rendón Melo (X5670276V), como beneficiario de doña Gloria Inés Bedoya Gloria.

— Don José Luis Sánchez San Frutos (08998021F), como beneficiario de doña Marion Cintia Subervielle.

— Doña Eva María Girón Sánchez (33509228E), como beneficiaria de don Carlos Soto Arranz.

— Don Andrés Hernández Gil (02176771M), como beneficiario de doña María Paz Criado Pleiter.

— Doña Bárbara Morales García (07251465W), como beneficiaria de don Javier Garrote Plaza.

— Don Víctor Rodríguez Aparicio (3851900R), como beneficiario de doña Inés Novellón Martínez.

— Doña Miriam Carramolino Olivares (6254153Q), como beneficiaria de don Abel García Alfageme.

— Doña Ana M. de Fátima Romero Ortiz (X4113864S), como beneficiaria de don Oswaldo Cisneros Villacís.

— Doña María Dolores Quintanilla García (13045968T), como beneficiaria de don Manuel Fuentes Pedreira.

— Doña María de la Luz Dos Santos Verissimo (44130748G), como beneficiaria de don José Álvarez Suárez.

— Doña Silvia Oliva Muñoz (25706775C), como beneficiaria de don Miguel Ángel Ayllón Díaz-González.

— Doña Encarnación Carrillo Villén (72570129T), como beneficiaria de don Manuel Indiano Arzaustre.

— Doña Carmen Romero Ruiz (28902847N), como beneficiaria de don Antonio Muñoz Cariñanos.

— Doña Monserrat Morales Almarcha (1999682P), como beneficiaria de don Rafael Leyva Loro.

— Doña Pilar del Valle Álvarez Navarro (02526890H), como beneficiaria de don Jesús Rebollo García.

— Doña Ana María Fernández Cubero (14948139W), como beneficiaria de don José Santana Ramos.

2. En el caso de causantes encuadrados en algún Régimen de Seguridad Social Público, la cuantía de la pensión excepcional reconocida en el presente Real Decreto-ley se determinará y se percibirá según la normativa aplicable a las pensiones de viudedad por actos de terrorismo en el Régimen de que se trate.

En el caso de que no se dé la circunstancia contemplada en el párrafo anterior, la cuantía de estas pensiones será equivalente al triple del Indicador Público de Renta de Efectos Múltiples en cómputo anual vigente en cada momento.

3. Las pensiones mencionadas en el apartado anterior se percibirán en doce mensualidades ordinarias y dos extraordinarias que se devengarán el primer día de los meses de junio y diciembre.

4. Estas pensiones tendrán efectos económicos desde el primer día del mes siguiente a la entrada en vigor del presente Real Decreto-ley y estarán sujetas al mismo régimen jurídico que las pensiones extraordinarias de viudedad derivadas de actos de terrorismo.

5. La percepción de estas pensiones será incompatible con la de las pensiones ordinarias o extraordinarias que pueda reconocer cualquier régimen público de protección social básica, siempre que deriven de los mismos hechos y sujeto causante.

6. Las pensiones reguladas en este Real Decreto-ley no serán transmisibles y se extinguirán en los supuestos de pérdida de aptitud legal del beneficiario previstos en la legislación correspondiente.

Artículo 2. Procedimiento.

El órgano competente en cada caso procederá, a instancias del Ministerio del Interior, al reconocimiento de las pensiones establecidas en el artículo anterior.

Disposición transitoria única. Concurrencia de beneficiarios.

Las cuantías de las pensiones excepcionales calculadas en función del Indicador Público de Renta de Efectos Múltiples y reconocidas en este Real Decreto-ley se minorarán en los importes que vengan percibiendo otros beneficiarios del mismo causante y por los mismos hechos, mientras estos últimos mantengan el derecho a la percepción de las mismas.

En todo caso, a los beneficiarios incluidos en el presente Real Decreto-ley se les garantiza la percepción de una pensión equivalente al Indicador Público de Renta de Efectos Múltiples vigente en cada momento.

Disposición derogatoria única. Derogación normativa.

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en este Real Decreto-ley.

Disposición final primera. Habilitación de desarrollo.

Se autoriza al Gobierno a dictar cuantas disposiciones sean necesarias para la aplicación y desarrollo de este Real Decreto-ley.

Disposición final segunda. Créditos.

De conformidad con lo establecido en la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria, se adoptarán los acuerdos necesarios para habilitar los créditos que sean precisos para atender las cuantías de las obligaciones que se derivan de la aplicación de este Real Decreto-ley.

Disposición final tercera. Entrada en vigor.

El presente Real Decreto-ley entrará en vigor el mismo día de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

130/000034

Se publica a continuación el Real Decreto-ley 7/2006, de 23 de junio, por el que se adoptan medidas urgentes en el sector energético.

En cumplimento de lo dispuesto en el artículo 86.2 de la Constitución, dicho Real Decreto-ley fue sometido a debate y votación de totalidad por el Congreso de los Diputados en su sesión del día de hoy, en la que se acordó su convalidación.

Se ordena la publicación de conformidad con lo dispuesto en el artículo 97 del Reglamento de la Cámara.

Palacio del Congreso de los Diputados, 29 de junio de 2006.—P. D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Manuel Alba Navarro.**

REAL DECRETO-LEY 7/2006, DE 23 DE JUNIO, POR EL QUE SE ADOPTAN MEDIDAS URGENTES EN EL SECTOR ENERGÉTICO

La Ley 54/1997, de 27 de noviembre, del sector eléctrico, estableció un mecanismo general de retribución a la generación eléctrica basado en los precios de mercado y, en su Disposición transitoria sexta, un mecanismo complementario y transitorio, los costes de transición a la competencia (CTCs), con el objetivo de facilitar la transición desde un entorno regulatorio planificado a uno competitivo en el que la recuperación de las inversiones dependería sólo de la rentabilidad de las mismas.

Sin embargo, el mecanismo de los CTCs ha devenido ineficiente, en primer lugar, porque generan distorsiones en los precios de mercado al ser integrados como determinantes en las estrategias de oferta; en segundo lugar, porque han quedado obsoletas las hipótesis sobre las que se basaron los cálculos de los CTCs al promulgarse la Ley; por último, los informes disponibles revelan un alto grado de amortización de las instalaciones afectadas. En suma, se trata de un mecanismo innecesario y distorsionador que requiere una urgente supresión, lo que se lleva a cabo mediante la derogación de la mencionada Disposición transitoria sexta.

No obstante, es preciso preservar los regímenes contenidos en ella de incentivo al consumo de carbón autóctono y de apoyo a las instalaciones singulares que desarrollan planes específicos de especial relevancia tecnológica. Esta necesidad se refleja en el contenido del art. 1 quince del presente Real Decreto Ley.

Por otra parte, la Ley 54/1997 establece las bases de la regulación relativas al régimen especial y, en concreto, fija la necesidad de autoconsumo eléctrico de las plantas que utilizan la cogeneración; prima solamente los excedentes eléctricos de las instalaciones de menos de 10 MW, y establece una banda de retribución, entre el 80% y el 90%, de la tarifa media para las instalaciones del régimen especial.

El desarrollo de la política de fomento de la eficiencia energética, en sintonía con los principios y criterios de la Directiva 2004/8/CE, relativa al fomento de la cogeneración sobre la base de la demanda de calor útil en el mercado interior de la energía, y la plena eficacia de las actuaciones de apoyo a la generación eléctrica con fuentes de energía renovables hacen necesario que se retribuya adecuadamente toda la electricidad cogenerada con independencia del tamaño de las instalaciones y que se dote de mayor flexibilidad a la política de establecimiento de primas e incentivos a la producción de energía eléctrica del régimen especial.

El establecimiento urgente de un régimen jurídico claro e incentivador en esta materia favorecerá los necesarios desarrollos normativos pendientes que permitirán abordar los ambiciosos objetivos de la política energética medioambiental del Gobierno.

Por otra parte, la regulación vigente desde 2003 de la metodología para la aprobación o modificación de la tarifa eléctrica media o de referencia, establece un límite máximo anual al incremento de dicha tarifa y determinados costes a incluir en su cálculo.

La experiencia de su aplicación, especialmente desde 2005, año en el que se incorpora al ordenamiento jurídico español el régimen comunitario para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero, hace necesaria una habilitación al Gobierno que permita modificar los costes a considerar, así como flexibilizar los límites de variación tarifaria y de los dife-

rentes grupos tarifarios. Y ello con la urgencia determinada por la revisión tarifaria prevista para el 1 de julio de 2006, como fecha límite.

La contratación a plazo de energía eléctrica mediante mecanismos de mercado, en los términos establecidos en la disposición adicional decimosexta de la Ley 54/1997, no puede desarrollarse plenamente por la restricción existente relativa al periodo de vida de las emisiones primarias de energía. El impulso al proceso de liberalización del suministro eléctrico para determinados grupos de consumidores y la necesidad de mantener precios competitivos de la energía eléctrica para empresas que realizan sus actividades en entornos competitivos requieren actuar con la máxima celeridad ampliando, para periodos superiores al año natural, el plazo de vigencia de las emisiones primarias de energía. La inacción en esta materia contribuirá al mantenimiento de los efectos negativos de un sistema de contratación de energía eléctrica apoyado en exceso sobre el mercado diario.

El régimen jurídico vigente sobre hidrocarburos gaseosos establece únicamente el criterio cronológico para asignar la capacidad de los almacenamientos subterráneos de gas natural. Como consecuencia de las nuevas normas de gestión técnica y de que el sistema gasista español presenta una oferta que excede a la capacidad disponible de los almacenamientos subterráneos, el sistema de asignación vigente ha devenido ineficiente y ha surgido la necesidad de establecer otros criterios de asignación que permitan optimizar la gestión de la capacidad disponible y garantizar la seguridad del suministro.

En particular, y en relación con los programas de inyección y extracción de gas natural para los meses inmediatos, es urgente establecer un sistema de reparto de la capacidad que tenga en cuenta las cuotas de ventas totales de los agentes en el año anterior y la necesaria reserva de capacidad para el mercado doméstico-comercial. De esta forma, se asignará de forma ordenada la capacidad disponible, se evitará el acaparamiento y se asegurará el suministro en el próximo periodo invernal.

La adopción del conjunto de medidas descritas anteriormente, que requieren disposiciones con rango de Ley, reúnen las características de extraordinaria y urgente necesidad exigidas por el artículo 86 de la Constitución. Extraordinaria, por cuanto afectan a aspectos básicos de la regulación de un sector fundamental de nuestra economía, como es el energético; y urgente, dado que la modificación de la regulación debe tener eficacia inmediata, ya que en caso contrario, es decir, si se produjera mediante la tramitación de un proyecto de Ley, se generaría un periodo de incertidumbre perjudicial para la necesaria toma de decisiones inmediatas por los agentes del sector.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Industria, Turismo y Comercio y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 23 de junio de 2006,

DISPONGO:

Artículo 1. Modificaciones de la Ley 54/1997, de 27 de noviembre, del sector eléctrico.

La Ley 54/1997, de 27 de noviembre, del Sector Eléctrico, se modifica en los siguientes términos:

Uno. Se modifica el párrafo a) del apartado 1 del artículo 9 que queda redactado como sigue:

«a) Los productores de energía eléctrica, que son aquellas personas físicas o jurídicas que tienen la función de generar energía eléctrica, ya sea para su consumo propio o para terceros, así como las de construir, operar y mantener las centrales de producción.»

Dos. Se suprime el párrafo b) del apartado 1 del artículo 9.

Tres. Se modifica el párrafo c) del apartado 3 del artículo 10 que queda redactado como sigue:

«c) Supresión o modificación temporal de los derechos que para los productores en régimen especial se establecen en el Capítulo II del Título IV.»

Cuatro. Se modifican el primer párrafo del apartado 2 y el primer párrafo del apartado 3 del artículo 13, que quedan redactados como sigue:

«2. Las adquisiciones de energía en otros países comunitarios podrán ser realizadas por los productores, agentes externos, distribuidores, comercializadores y consumidores, previa autorización del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, que sólo podrá denegarla cuando en el país de generación de la energía adquirida los sujetos equivalentes no tengan reconocida la misma capacidad de contratación.

3. Las ventas de energía a otros países comunitarios podrán ser realizadas por los productores, agentes externos, distribuidores, comercializadores y consumidores nacionales, previa comunicación al operador del sistema y autorización del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, que podrá denegarla, exclusivamente, cuando implique un riesgo cierto para el suministro nacional.»

Cinco. Se modifica el apartado 7 del artículo 16 que queda redactado como sigue:

«7. La retribución de la producción en barras de central de energía de los productores en régimen especial, será la que corresponde a la producción de energía

eléctrica, de acuerdo con el apartado 1 de este artículo y, en su caso, una prima que será determinada por el Gobierno, previa consulta con las Comunidades Autónomas, de acuerdo con lo establecido en el artículo 30.4.»

Seis. Se modifica el último párrafo del apartado 2 del artículo 20 que queda redactado como sigue:

«Los productores en régimen especial llevarán en su contabilidad interna cuentas separadas de las actividades eléctricas y de aquellas que no lo sean.»

Siete. Se modifica el apartado 2 del artículo 25 que queda redactado como sigue:

«2. De acuerdo con lo establecido en el capítulo II del presente Título, los productores de energía eléctrica en régimen especial podrán incorporar al sistema su producción de energía en barras de central sin someterse al sistema de ofertas.»

Ocho. Se suprime el apartado 3 del artículo 25.

Nueve. Se modifica el párrafo a) del apartado 1 del artículo 27 que queda redactado como sigue:

«a) Instalaciones que utilicen la cogeneración u otras formas de producción de electricidad asociadas a actividades no eléctricas siempre que supongan un alto rendimiento energético.»

Diez. Se modifica el artículo 29 que queda redactado de la siguiente forma:

«La energía definida en el artículo 30.2.a) se someterá a los principios de ordenación del Título II y a aquellos de los Títulos III y IV de la presente Ley que les sean de aplicación.»

Once. Se modifica el párrafo a) del apartado 2 del artículo 30 que queda redactado como sigue:

«a) Incorporar su producción de energía en barras de central al sistema, percibiendo la retribución que se determine conforme a lo dispuesto en la presente Ley.

A estos efectos, tendrá la consideración de producción de energía en barras de central la producción total de energía eléctrica de la instalación menos los consumos propios de dicha instalación de generación eléctrica.

Cuando las condiciones del suministro eléctrico lo hagan necesario, el Gobierno, previo informe de las Comunidades Autónomas, podrá limitar, para un período determinado, la cantidad de energía que puede ser incorporada al sistema por los productores del régimen especial.»

Doce. Los párrafos b), c) y d) del apartado 2 del artículo 30 pasan a ser los párrafos c), d) y e), respectivamente y se incluye un nuevo párrafo b) en el apartado 2 del artículo 30 con la siguiente redacción:

«b) Prioridad en el acceso a las redes de transporte y de distribución de la energía generada, respetando el mantenimiento de la fiabilidad y seguridad de las redes.»

Trece. Se modifican los párrafos a), b) y c) del apartado 4 del artículo 30 que quedan redactados como sigue:

«a) Las instalaciones a que se refiere la letra a) del apartado 1 del artículo 27, durante un período máximo de diez años desde su puesta en marcha.

b) Las centrales hidroeléctricas de potencia instalada igual o inferior a 10 MW, y el resto de las instalaciones a que se refiere la letra b) del apartado 1 del artículo 27.

A los efectos de la presente Ley, no se entenderá como biomasa los residuos sólidos urbanos ni los peligrosos.

c) Las centrales hidroeléctricas entre 10 y 50 MW, las instalaciones a que se refiere la letra c) del apartado 1 del artículo 27, así como las instalaciones mencionadas en el párrafo segundo del apartado 1 del artículo 27.

Para la determinación de las primas se tendrá en cuenta el nivel de tensión de entrega de la energía a la red, la contribución efectiva a la mejora del medioambiente, al ahorro de energía primaria y a la eficiencia energética, la producción de calor útil económicamente justificable y los costes de inversión en que se haya incurrido, al efecto de conseguir unas tasas de rentabilidad razonables con referencia al coste del dinero en el mercado de capitales.»

Catorce. El primer párrafo de la disposición adicional decimosexta se redacta de la siguiente forma:

«El Gobierno podrá establecer por vía reglamentaria mecanismos de mercado que fomenten la contratación a plazo de energía eléctrica. Dichos mecanismos tomarán la forma de una emisión primaria de cierta cantidad de energía eléctrica, equivalente a una potencia determinada, en las condiciones y durante el período de tiempo que se especifiquen en la emisión.»

Quince. Se añaden las disposiciones adicionales vigésima y vigésima primera, con la siguiente redacción:

«Disposición adicional vigésima. Planes de viabilidad e incentivos al consumo de carbón autóctono.

1. El Gobierno, previo informe de la Comisión Delegada para Asuntos Económicos, con carácter excepcional, podrá aprobar planes de financiación extraordinarios para aquellas sociedades titulares de instalaciones de producción de energía eléctrica que demuestren especiales dificultades financieras hasta el punto de poder poner en peligro el desarrollo normal de las actividades de la empresa.

Dichos planes se incluirán en los costes de producción para el cálculo de la tarifa eléctrica media.

2. Asimismo, el Gobierno, de acuerdo con lo establecido en los artículos 3 y 11 de la Directiva 2003/54/CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para el mercado interior de la electricidad, por motivos de seguridad de suministro, podrá aprobar un sistema de primas hasta un límite máximo de 10 Euros por MWh producido, que permita la entrada preferente en funcionamiento de las instalaciones generadoras que utilicen fuentes de energía primaria autóctonas.

Estas primas se considerarán costes permanentes de funcionamiento del sistema a efectos de lo previsto en el artículo 16.5 de la Ley 54/97, de 27 de noviembre, del Sector Eléctrico y se incluirán como tales para el cálculo de la tarifa eléctrica media.»

«Disposición adicional vigésima primera. Metodología para la aprobación o modificación de la tarifa eléctrica media a partir del 1 de julio de 2006.

1. El Gobierno, para el cálculo de la tarifa media que apruebe, podrá fijar los límites máximos anuales al incremento de dicha tarifa así como los costes a considerar.

2. Se habilita al Ministro de Industria, Turismo y Comercio a establecer los sujetos que deberán aportar financiación y las cuantías correspondientes en aquellos períodos de liquidación en que exista déficit para retribuir las actividades reguladas.

En aquellos períodos de liquidación en que se produjera superávit, se podrá aplicar a reducir el déficit de períodos anteriores o bien será considerado un ingreso liquidable aplicable a la retribución de actividades reguladas en períodos tarifarios posteriores.»

Dieciséis. Se suprime la disposición transitoria sexta.

Diecisiete. Se suprime la disposición transitoria octava.

Artículo 2. Modificación de la Ley 34/1998, de 7 de octubre, de Hidrocarburos.

Uno. Se introduce una nueva disposición adicional con la siguiente redacción:

«Disposición adicional vigésima quinta. Almacenamiento Operativo incluido en los peajes de regasificación y de transporte y distribución.

1. Los peajes de regasificación y de transporte y distribución incluirán el derecho al uso de las instalaciones necesarias para transportar el gas desde el punto de entrada en la red de transporte hasta el punto de suministro al consumidor y el derecho a un almacenamiento operativo mínimo necesario para poder operar en el sistema.

Dicho almacenamiento mínimo se fija en medio día de la capacidad de transporte y distribución contratada, para la red de gasoductos de transporte, y en cinco días de gas natural licuado de la capacidad contratada diaria para los tanques de las plantas de regasificación con carácter general, excepto para el caso de usuarios de las instalaciones con una capacidad de transporte y distribución contratada inferior al 0,5% de la capacidad contratada total, para los que el derecho al uso del almacenamiento operativo en la red de gasoductos corresponderá a un día de la capacidad de transporte y distribución contratada.

2. El Ministro de Industria, Turismo y Comercio, podrá modificar el número de días de almacenamiento operativo incluido en el peaje de regasificación y en el peaje de transporte y distribución.»

Dos. Se introduce una nueva disposición adicional con la siguiente redacción:

«Disposición adicional vigésima sexta. Asignación de la capacidad de los almacenamientos subterráneos.

1. Para la asignación de la capacidad de los almacenamientos subterráneos se podrá reservar un porcentaje de la capacidad útil de los mismos para su reparto, con carácter anual, entre los sujetos del sistema gasista.

En caso de existir capacidad remanente de almacenamiento subterráneo resultante del reparto anual, las solicitudes de acceso a los almacenamientos subterráneos se resolverán atendiendo al orden cronológico de recepción de la petición formal, sin que ningún comercializador pueda reservar más del 25% de esta capacidad remanente. Si una vez realizada esta asignación quedara capacidad de almacenamiento remanente para el periodo anual considerado, se atenderán las solicitudes pendientes y las nuevas que se reciban por orden cronológico sin considerar el límite del 25% por comercializador.

2. Los contratos de acceso que se firmen como consecuencia del reparto asociado a esta reserva tendrán una duración anual, de abril de un año a marzo del año siguiente, sin derecho a prórroga.

3. Las solicitudes de reserva de capacidad se presentarán por los sujetos interesados durante los meses de diciembre y enero. El Gestor Técnico del Sistema realizará la asignación de capacidades conforme al procedimiento descrito anteriormente antes del día 28 de febrero de cada año.

4. El Ministro de Industria, Turismo y Comercio podrá modificar los criterios para la asignación de la capacidad de los almacenamientos subterráneos.»

Tres. Se introduce una nueva disposición transitoria con la siguiente redacción:

«Disposición transitoria decimoctava. Reparto de la capacidad de los almacenamientos subterráneos.

El porcentaje de la capacidad útil reservado para el reparto entre los sujetos del sistema gasista se fija para 2006 en el 100% y se realizará bajo los siguientes criterios:

— El 83% de la capacidad de almacenamiento de gas utilizable de los almacenamientos subterráneos se asignará entre los usuarios que lo soliciten de forma proporcional a sus ventas o consumos totales en el mercado durante el año natural anterior a cada reparto.

Los comercializadores cuyas cuotas de mercado en el cómputo de ventas totales de gas natural en el año natural anterior sea inferior al 0,5 por 100 podrán solicitar que sea considerada hasta un máximo de dicho porcentaje su cuota de ventas totales a los efectos de cómputo para el reparto descrito en el párrafo anterior.

— El 17% de la capacidad de almacenamiento de gas utilizable se asignará entre los usuarios de forma proporcional a las ventas a consumidores conectados a gasoductos de presión inferior o igual a 4 bar.

Para el periodo 2006-2007, la duración de los contratos que se firmen como consecuencia del reparto asociado a esta reserva finalizará en marzo de 2007, con independencia de la fecha de su firma.

El Secretario General de Energía del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio podrá modificar los porcentajes a los que se refiere la presenta disposición así como el procedimiento de reparto.

El Gestor Técnico del Sistema realizará la asignación de capacidades para el periodo 2006-2007 en un plazo de quince días desde la entrada en vigor de la presente disposición. Los contratos de almacenamiento subterráneo de gas existentes deberán ajustarse a los plazos y cantidades asignadas en el reparto.»

Disposición transitoria primera. Planes de financiación extraordinarios e incentivos al consumo de carbón autóctono aprobados.

Los planes de financiación extraordinarios aprobados a sociedades titulares de instalaciones de producción de energía eléctrica con anterioridad a la fecha de entrada en vigor del presente Real Decreto Ley continuarán en vigor hasta su extinción o modificación de acuerdo con lo previsto en la disposición adicional vigésima de la Ley 54/1997, de 27 de noviembre.

Asimismo, se aplicarán los sistemas de incentivos al consumo de carbón autóctono existentes antes de la entrada en vigor del presente Real Decreto Ley hasta que se desarrolle el sistema de primas a que se refiere la disposición adicional vigésima de la Ley 54/1997, de 27 de noviembre.

Disposición transitoria segunda. Aplicación de disposiciones anteriores y de la revisión de la tarifa media.

Hasta que se desarrolle reglamentariamente lo previsto en los apartados uno a doce del artículo 1 de conformidad con lo establecido en la disposición final segunda de este Real Decreto Ley:

1. Aquellas instalaciones de producción de energía eléctrica, con una potencia instalada igual o inferior a 50 MW, que a la entrada en vigor de la Ley 54/1997, de 27 de noviembre, estuvieran acogidas al régimen previsto en el Real Decreto 2366/1994, de 9 de diciembre, sobre producción de energía eléctrica por instalaciones hidráulicas, de cogeneración y otras abastecidas por recursos o fuentes de energía renovables, así como aquéllas a las que se refiere la disposición adicional segunda del citado Real Decreto, mantendrán dicho régimen.

2. La revisión de la tarifa media que efectúe el Gobierno no será de aplicación a los precios, primas, incentivos y tarifas que forman parte de la retribución de la actividad de producción de energía eléctrica en régimen especial.

Disposición derogatoria única. Derogación normativa.

Se derogan cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en el presente Real Decreto Ley.

Disposición final primera. Títulos competenciales.

El presente Real Decreto Ley se dicta al amparo de lo previsto en el artículo 149.1.13.ª y 25.ª de la Constitución que atribuye al Estado competencia exclusiva sobre bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica y bases de régimen energético.

Disposición final segunda. Facultad de desarrollo.

Se habilita al Gobierno para desarrollar reglamentariamente lo dispuesto en el presente Real Decreto Ley. En cualquier caso, deberá desarrollar en el plazo de seis meses desde la publicación de este Real Decreto Ley el régimen retributivo de las instalaciones de régimen especial para la aplicación de lo dispuesto en los apartados uno a doce del artículo 1.

Disposición final tercera. Entrada en vigor.

El presente Real Decreto Ley entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado», excepto lo dispuesto en los apartados uno a doce y diecisiete del artículo 1 que entrarán en vigor cuando se produzca la revisión del régimen retributivo de las instalaciones de régimen especial de conformidad con lo establecido en la disposición final segunda de este Real Decreto Ley.

OTROS TEXTOS

COMISIONES, SUBCOMISIONES Y PONENCIAS

154/000002

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 97 del Reglamento de la Cámara se ordena la publicación en el BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES, del Informe aprobado por la Subcomisión sobre el seguimiento de las consecuencias derivadas del hundimiento del «Prestige», constituida en el seno de la Comisión de Agricultura, Pesca y Alimentación, así como de los votos particulares presentados al mismo.

Palacio del Congreso de los Diputados, 27 de junio de 2006.—P. D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Manuel Alba Navarro.**

A la Comisión de Agricultura, Pesca y Alimentación

La Subcomisión sobre las consecuencias derivadas del hundimiento del Prestige, integrada por los Diputados don Manuel Ceferino Díaz Díaz (Grupo Parlamentario Socialista), doña María Elvira Cortajarena Iturrioz (Grupo Parlamentario Socialista), doña María Virtudes Monteserín Rodríguez (Grupo Parlamentario Socialista), don Arsenio Fernández de Mesa Díaz del Río (Grupo Parlamentario Popular), don Joaquín María García Díez (Grupo Parlamentario Popular), doña María Jesús Sainz García (Grupo Parlamentario Popular), don Pere Grau i Buldú (Grupo Parlamentario Catalán-CiU), don Jordi Ramón Torres (Grupo Parlamentario Esquerra Republicana-ERC), don Iñaki Txueka Isasti (Grupo Parlamentario Vasco EAJ-PNV), don Gaspar Llamazares Trigo (Grupo Parlamentario Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds), don Luis Mardones Sevilla (Grupo Parlamentario de Coalición Canaria-Nueva Canarias) y doña Olaia Fernández Davila (Grupo Parlamentario Mixto), después de dieciocho meses de trabajo, y en cumplimiento de lo dispuesto en el punto Quinto de la Resolución de la Presidencia del Congreso de los Diputados de 26 de junio de 1996, sobre procedimiento de creación y reglas de funcionamiento de las Subcomisiones en el seno de las Comisiones de la Cámara, eleva a la Comisión el siguiente

INFORME

a) Se presenta como Anexo el texto del Informe final de la Subcomisión sobre las consecuencias derivadas del hundimiento del Prestige.

b) Los Grupos Parlamentarios pueden formular votos particulares que recojan sus discrepancias con dicho informe hasta el viernes 23 de junio a las 14:00 horas.

c) El Grupo Parlamentario Popular solicita que conste en el Informe que, a pesar de que puede suscribir una parte del contenido, mantiene su total discrepancia con algunos apartados, en concreto los siguientes:

— Apartado relativo al 23 de noviembre de 2002, en la página 19.
— Apartados 4, 5, 6, 8 y 9 del epígrafe «La Respuesta», en la página 33.
— Considerando 1, en la página 46.
— Apartados c y d del Considerando 13, en la página 51.
— Considerando 1, en la página 59.
— Propuesta 2, en la página 59.

En consecuencia, el Grupo Parlamentario Popular manifiesta su intención de formular votos particulares sobre estos apartados y sobre cualesquiera otros en los que pueda existir discrepancia con el texto del Informe.

d) El Grupo Parlamentario Socialista solicita que quede constancia de que también se reserva la posibilidad de formular votos particulares con respecto al contenido del Informe.

ANEXO

INFORME DE LA SUBCOMISIÓN SOBRE LAS CONSECUENCIAS DERIVADAS DEL HUNDIMIENTO DEL PRESTIGE

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

I.1 Antecedentes y creación de la Subcomisión

Con fecha 4 de junio de 2004 se presentó una solicitud de creación de una Subcomisión para el estudio de las consecuencias derivadas del hundimiento del Prestige, formulada por los Grupos Parlamentarios Socialista y Mixto. La citada solicitud fue admitida a trámite por la Mesa del Congreso de los Diputados y trasladada a la Comisión de Agricultura, Pesca y Alimentación.

La Comisión de Agricultura, Pesca y Alimentación, en su sesión del día 5 de octubre de 2004, acordó some-

ter a la aprobación del Pleno la propuesta de creación de la mencionada Subcomisión. El Pleno del Congreso de los Diputados en su sesión de 25 de noviembre de 2004 y, al amparo de lo dispuesto en el Punto Segundo.1 de la Resolución de la Presidencia del Congreso de los Diputados de 26 de junio de 1996, acordó la creación de una Subcomisión sobre el seguimiento de las consecuencias derivadas del hundimiento del «Prestige» (núm. expte. 154/2) (BOCG, Serie D, núm. 117, de 7 de diciembre de 2004) (Diario de Sesiones núm. 52) en los siguientes términos:

«A) Composición.

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

Adopción de acuerdos.

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

Objeto de la Subcomisión.

El objeto de la Subcomisión será el siguiente:

1. Realizar una evaluación global del impacto económico de la catástrofe en el conjunto de la economía gallega y otras comunidades afectadas.
2. En particular, conocer la evolución del impacto sobre la economía pesquera y extractiva para aportar recomendaciones y afrontar los problemas creados en el sector por los vertidos del"Prestige".
3. Analizar el impacto económico y social de las medidas aplicadas en relación con la catástrofe del buque "Prestige" y, singularmente, el cumplimiento de los criterios legalmente establecidos para la concesión de ayudas y subvenciones públicas.
4. El impacto ecológico sobre el medio marino y su evolución.

B) Duración.

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

Conclusiones.

Las conclusiones definitivas serán debatidas y aprobadas inicialmente por la Subcomisión, y posteriormente por la Comisión, junto a los votos particulares que puedan formularse, publicadas en el Boletín Oficial de las Cortes Generales y comunicadas al Gobierno.

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

I.2 Composición de la Subcomisión

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

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

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

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

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

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

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

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

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

I.3 Solicitudes de comparecencia y documentación formuladas

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

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

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

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

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

Se declara formalmente constituida la Subcomisión.

Asimismo se acordó:

1.º Designar coordinador.

2.º Que el plazo de presentación de solicitudes de comparecencia y documentación el 15 de febrero de 2005.

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

En la citada sesión se tomaron los siguientes acuerdos:

a) Se elige como coordinador de la Subcomisión a don Manuel Ceferino Díaz Díaz (Grupo Parlamentario Socialista) aplicando el criterio de voto ponderado.

b) Se amplia el plazo de presentación de solicitudes de documentación al 1 de marzo.

c) Celebrar sesión el miércoles 16 de marzo.

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

Se adoptaron los siguientes acuerdos:

a) Celebrar sesión de la Subcomisión el día 17 de marzo.

b) Celebrar sesiones de comparecencias los días 13 y 14 de abril, 4 y 5 de mayo y 8 y 9 de junio.

Sesión de la Subomisión del día 17 de marzo (ordenación de comparecencias)

En esa fecha se adoptaron los siguientes acuerdos:

a) Convocar sesiones para celebrar comparecencias el 13 y 14 de abril, el 4 y 5 de mayo y el 8 y 9 de junio.

b) Fijar el orden de comparecencias de los días 13 y 14 de abril, mañana y tarde.

c) Fijar, los días 13 y 14, el orden de comparecencias de las siguientes sesiones.

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

Durante la sesión comparecieron las siguientes personas:

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

— Rafael Eimil Apenela. Jefe de la demarcación de costas de Galicia.

— Francisco Martín Gallego. Director General de Obras Hidráulicas de Cantabria

— Pedro María Gil Sáenz. Director de Coordinación y Operaciones Remolques Marítimos, S.A. (REMASA)

— Xoan Nóvoa Rodríguez. Centro para la prevención y la lucha contra la contaminación marítima y del litoral

— Miguel Rodríguez Ruzo. Delegación de TRAGSA

— Victoria Rozados Fernández. Bióloga.

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

— Emilio Fernández Suárez. Departamento de Ecología y Biología Animal.

— Javier Pereiro Muñoz. Subdirector General de Investigación del Instituto Español de Oceanografía.

— Covadonga Salgado Blanco. Subdirectora General del Centro de Control del Medio Marino de la Consellería de Pesca e Asuntos Marítimos. Xunta de Galicia.

— Manuel Soto Castiñeiras. Profesor del Area de Ingeniería Química Especialidad Ambiental.

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

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

Durante la sesión comparecieron las siguientes personas:

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

— Fiz Fernández Pérez. Investigador CSIC. Instituto de Investigaciones Marinas.

— Juan José González. Fernández. Instituto Español de Oceanografía de Vigo.

— Javier del Moral Hernández. Vocal Asesor del Secretario de Estado de Universidades e Investigación. Asesor del Comité Científico.

— Emilio Rodríguez Merino. Director Conservador en funciones del Parque Nacional Marítimo-Terrestre de las Islas Atlánticas.

— Adolfo Uriarte Villalba. Representante del Instituto Tecnológico Pesquero y Alimentaria del País Vasco (AZTI).

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

— Martiño Nercellas Méndez. Federación Ecoloxista Galega (FEG)

— Xabier Vázquez Pumariño. ADEGA

— Josep Figueras i Montané. Presidente de la ONGD Voluntarios sin Fronteras.

— Estanislao Fernández de la Cigoña y Núñez. Presidente de la Asociación Galega para a Cultura e a Ecoloxía Marino.

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

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

En la citada sesión se acordó solicitar a la Mesa de la Cámara autorización para celebrar las sesiones con presencia de los medios de comunicación social (Petición denegada el 26.04.05).

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

Durante la sesión comparecieron las siguientes personas:

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

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

— Representantes del Ministerio de Fomento: José Fernández Pérez. Director General de Costas. Presidente de SASEMAR.

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

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

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

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

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

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

— Maria do Carmen García Negro. Universidad de Santiago.

— María José Vázquez Rodríguez. Universidad de Vigo.

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

— Xulio Pardellas de Blas. Universidad de Vigo.

— Pablo Ramil Rego. Universidad de Santiago.

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

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

Comparecieron:

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

— Pedro Arias Veira. Universidad de Santiago.

— Xuan Ramón Doldán. Universidad de Santiago.

— Albino Prada Blanco. Universidad de Vigo.

— Eduardo Allende Echevarrieta.

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

— José Manuel García Martínez. Alcalde de Carnota.

— Alberto Blanco Rodríguez. Alcalde de Muxía.

— Juan Bautista Santos. Alcalde de Camariñas.

— José Manuel Traba Fernández. Alcalde de Fisterra.
— Antón Carracedo Sacedón. Alcalde de Laxe.
— Paz Fernández Felgueroso. Alcaldesa de Gijón.
— Dolores Alvarez Campillo. Alcaldesa de Llanes.
— Puerto Gallego Arriola. Alcaldesa de Santoña.
— Gonzalo Piñeiro García-Lago. Alcalde de Santander.
— Asensio Martínez Cobián. Alcalde de Villaviciosa.

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

Se adoptaron los siguientes acuerdos:

a) Solicitar convocatoria de sesión el día 28 de septiembre.
b) Continuar la celebración de comparecencias.

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

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

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

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

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

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

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

— Juan María López Álvarez. Secretario General de la Federación de Cofradías de Pescadores de Galicia.
— Francisco Iglesias Prol. Representante de la Coordinadora de Cofradías de Pescadores afectadas por el «Prestige».

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

Celebración de las siguientes comparecencias:

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

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

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

En la misma tuvo lugar las comparecencias de:

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

— Dolores Bermúdez Rodríguez. Presidenta de la Asociación de Profesionales del marisqueo a pie de Galicia. AREAL.
— Juan Manuel Gómez Leis. Presidente de la Cofradía de Pescadores de Lira
— Pablo Villar Martínez. Gerente de la Cofradía de Pescadores de Cangas de Morrazo.
— Eduardo Míguez López. Adjunto Dirección de Porto de Celeiro, S.A.

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

— José Cacabelos Rico. Representante de la Asociación de Productores de Rodaballo (AROGA)
— José Daporta Fernández. Presidente de la Asociación gallega de empresarios de depuradoras de moluscos.

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

En esa fecha se celebraron las comparecencias siguientes:

• Para evaluar la situación actual del entorno socioeconómico y realizar propuestas en relación

con el mismo desde la perspectiva de los sectores afectados:

— Xoan Maria Castro Paz. Secretario General del Sindicato Nacional de Comisiones Obreras de Galicia.
— Xavier Aboi Pérez. Representante de la Confederación Intersindical Galega (CIG).
— Enrique Negueruela Cortés. Técnico de empleo

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

— José Gabín Martínez. Presidente de la Federación de Empresarios da Costa da Morte (FECOM).
— José Antonio Bretón de la Cal. «Isidro da Cal. Empresa Comercializadora».

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

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

En esta sesión tienen lugar las siguientes comparecencias:

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

— Juan José González Fernández. Investigador del Instituto Español de Oceanografía.
— Antonio Figueras Puerta. Director del Instituto de Investigaciones Marinas (CSIC).
— Miguel Angel Remón. Ex Vicepresidente Ejecutivo de Repsol.

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

— Francisco Ramos Corona. Jefe Área de Seguridad de la Dirección General de la Marina Mercante. Representante Ministerio de Fomento.
— Rafael Eimil Apenela. Jefe de la Demarcación de Costas. Representante Ministerio de Medio Ambiente.
— José Manuel Sánchez Morá. Sbdirector General del Caladero Nacional de la Secretaría General de Pesca Marítima. Representante Ministerio Agricultura Pesca y Alimentación.

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

En esa sesión comparecieron ante la Subcomisión:

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

— Francisco Alonso Lorenzo-Técnico de Fomento.
— Rafael Lobeto Lobo (Abogado Marimista).
— Vicente Pérez Muñuzurri (Meteogalicia).
— José Vicente Tarazona Lafarga.
— Joan Zamora Terrés. Capitán de la Marina Mercante. Doctor en Marina Civil. Director del Centro de Logística y Servicios Marinos de la Universidad Politécnica de Cataluña.

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

Comparecieron ante la Subcomisión:

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

— Ángel del Real Abella. Capitán Marítimo de A Coruña.
— Felipe Louzan Lago. Escuela Marina Civil.
— Joaquín Manuel Maceiras Saborido. Coordinador de Salvamento Marítimo de Fisterra.
— José Manuel Pérez-Vega Artime. Centro de Tráfico Marítimo de Sasemar.

Manifiestan su deseo de no comparecer y piden disculpas:

— José Luis López Sors González, Director General de la Marina Mercante en el 2002.
— Enrique Fernández Pérez. Director de Salvamento Marítimo de Asturias.

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

Comparecieron:

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

— Felipe Martínez Martínez. Director General Marina Mercante y Presidente SASEMAR.
— Purificación Morandeira. Responsable Centro de Coordinación A Coruña.
— Antón Salgado Clavo. Técnico Comunicaciones Marítimas.

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

Tienen lugar las siguientes comparecencias:

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

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

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

— Jose Antonio Madiedo Acosta. Presidente de la Asociación Española de la Marina Civil.

Disculpan su asistencia a esta sesión y a sesiones posteriores:

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

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

— Esteban Pachá Vicente. Organización Marítima Internacional.

— Carlos Martínez Buján. Catedrático de Derecho Penal

— José Luís Goñi Echevers. Abogado Marimista.

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

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

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

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

II. Introducción

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

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

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

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

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

Se trata de atender el clamor social: buscar los caminos de la verdad para que en el futuro un desastre similar pueda ser evitado o reducido, en la medida que sea humanamente posible. Ése fue el grito de la sociedad gallega y que hizo suyo una buena parte la juventud española.

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

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

peración de las expectativas razonables que tienen los ciudadanos a la seguridad de su entorno.

Nos comprometimos, en consecuencia, a:

• Elaborar conclusiones que sirvan para llegar a acuerdos positivos y efectivos que posibiliten la toma de decisiones por parte de las Administraciones Públicas afectadas, no sólo para paliar los efectos de la catástrofe, sino también para tomar medidas que eviten futuros desastres.

• Elaborar propuestas de medidas necesarias para instar la modificación del marco estructural externo que condiciona la navegación marítima actual en el ámbito internacional.

• Elaborar propuestas para contrarrestar el impacto socioeconómico de la catástrofe del Prestige e impulsar el desarrollo económico de la Costa da Morte, una de las zonas más deprimidas y, al tiempo, con mayores potencialidades naturales de Galicia.

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

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

III. Cronología de una catástrofe

13 de noviembre 2002. Llegan noticias del «Prestige»

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

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

14 de noviembre 2002

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

15 de noviembre 2002

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

16 de noviembre de 2002. Primera marea negra.

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

17 de noviembre de 2002

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

18 de noviembre de 2002

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

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

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

20 de noviembre de 2002

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

21 de noviembre de 2002

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

22 de noviembre de 2002

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

23 de noviembre de 2002

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

24 de noviembre de 2002

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

25 de noviembre de 2002

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

26 de noviembre de 2002

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

27 de noviembre de 2002

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

28 de noviembre de 2002

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

29 de noviembre de 2002

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

30 de noviembre de 2002

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

1 de diciembre de 2002

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

2 de diciembre de 2002

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

3 de diciembre de 2002. Segunda marea negra

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

4 de diciembre de 2002

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

5 de diciembre de 2002

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

6 de diciembre de 2002

Veinte mil personas acuden solidariamente a la llamada de Galicia y colaboran en las tareas de limpieza

en las playas. Llegan de todos los puntos de España y Europa en la que fue la primera marea humana contra la marea negra.

11 de diciembre de 2002

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

13 de diciembre de 2002

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

14 de diciembre de 2002

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

15 de diciembre de 2002

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

16 de diciembre de 2002

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

17 de diciembre de 2002

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

18 de diciembre de 2002

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

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

Considerando:

1. Que la navegación marítima siempre ha tenido gran importancia para los intercambios de todo tipo de materias primas y productos entre países productores y consumidores de modo que, sin ese intercambio, no estaríamos en las cotas de desarrollo en que estamos. La necesidad de protección de las vidas de los marinos y el salvamento de los buques, necesarios para el transporte, se concreta en el Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de auxilio y salvamento marítimo, firmado en Bruselas el 23 de septiembre de 1910, también llamado Convenio de Bruselas 1910. Este Convenio fue denunciado por España el 10 de enero de 2005, denuncia que se hizo efectiva el 19 de enero de 2006. Fue sustituido por el Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo hecho en Londres en 1989, vigente en España desde el 27 de enero de 2006.

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

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

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

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

• Convenio de Londres de 29 de diciembre de 1972 sobre prevención de la contaminación del mar por vertimiento de deshechos y otras materias, más conocido

como LC/72. Modificado más recientemente por el Protocolo al Convenio de Londres de 1976 (PLC/96).

3. Que el siniestro del Torrey Canyon, en 1967 en Gales, sensibiliza a la comunidad internacional que comienza a estudiar la problemática de los derrames accidentales, preocupación que refuerza el hundimiento del Arrow en 1970, adoptándose el Convenio Internacional sobre Contaminación Marina, también llamado Convenio Marpol, que no entra en vigor hasta 1973. Pero sólo 3 años después se produce el siniestro del Argo Merchant en las costas de EEUU, que viene a demostrar la insuficiencia de las medidas adoptadas por la OMI, y EEUU exige la revisión del Convenio 73 en 1978. Ese mismo año se produce el siniestro del Amoco Cádiz en las costas francesas que impulsa una nueva revisión del Marpol que se estaba estudiando, dando lugar a la adopción del protocolo de 1978, que entra en vigor en 1983 bajo el nombre de Convenio Internacional Marpol 73/78.

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

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

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

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

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

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

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

Comisión Europea que, a su vez, era más exigente que el impuesto por la OPA 90 de Estados Unidos.

10. Que el transporte de crudo y productos derivados del mismo constituye, tanto por peso como por volumen, la principal mercancía objeto de transporte marítimo mundial como consecuencia de la dispersión geográfica de los centros de producción más relevantes (Golfo Pérsico, Golfo de Guinea, Venezuela,...) y los de refino y consumo (Europa Occidental, Norteamérica, Japón, Extremo Oriente).

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

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

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

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

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

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

17. Que conforme a las informaciones incorporadas a las Memorias del Memorándum de París, los buques con más de quince años de antigüedad presentan deficiencias 11 veces superiores a las de los buques con edad inferior a cinco años. Igualmente, el número de buques naufragados con más de veinte años de antigüedad quintuplica el número de buques con edad inferior a diez años perdidos por la misma causa. Todo ello conduce a afirmar que existe una relación directamente proporcional entre la edad del buque y el riesgo de naufragio como consecuencia de fallos estructurales o mecánicos.

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

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

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

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

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

b) Por lo que atañe a los costes técnicos, los Estados que disponen de registros «abiertos» en general no han dictado normas jurídicas en desarrollo o complemento de los principales instrumentos internacionales por ellos mismos ratificados (Convenios SOLAS,

MARPOL, STCW), delegando el control de su cumplimiento en Sociedades de Clasificación y evitando así la duplicidad de inspecciones que es habitual en los Estados dotados de registros «cerrados». En consecuencia, el cumplimiento de la amplia normativa en materia de seguridad y el nivel de mantenimiento del buque viene determinado por dos únicos factores: la profesionalidad de la Sociedad Clasificadora y la voluntad del armador.

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

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

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

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

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

1. El buque

Considerando:

1. Que el Prestige era un petrolero de casco sencillo, construido en 1976 y, por tanto, de 26 años de edad, de casi 244 metros de eslora, abanderado en Bahamas y clasificado en el ABS, American Bureau of Shipping y su armador era Mare Shipping. Cargado con unas 77.000 toneladas de fuel pesado ruso M-100, procedía de San Petersburgo, completando su carga en Ventspils Letonia, con destino «Gibraltar for orders» tal y como se reportó al entrar en el Dispositivo de Separación de Tráfico de Finisterre a las 08.25 horas locales, del 13 de noviembre de 2002. Lo que quiere decir que su destino era actuar en Gibraltar como buque gasolinera o seguir viaje a Singapur para hacer la misma función antes de ser vendido como chatarra en el mercado asiático.

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

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

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

probablemente al fallo o ausencia de los sistemas anticorrosivos.

En síntesis, la Subcomisión considera que:

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

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

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

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

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

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

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

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

2. La respuesta

Considerando:

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

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

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

— Embarcaciones auxiliares de mejilloneras: más de 800.

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

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

— Vehículos de transporte: 900.

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

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

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

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

4. Que, en los primeros días, hubo insuficiencia de medios para afrontar la magnitud de la catástrofe y falta de previsiones, circunstancias que sólo posteriormente se fueron subsanando.

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

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

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

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

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

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

VI. Conclusiones adoptadas por la subcomisión y recomendaciones y propuestas para el futuro en relación con la mejora de la coordinación administrativa y la elaboración de protocolos especiales para este tipo de crisis [1]

Considerando:

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

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

La Subcomisión presenta las siguientes

Propuestas:

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

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

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

3. Colaborar con las Comunidades Autónomas y los Ayuntamientos para elaborar los Planes Territoriales o Municipales de Contingencias, con el fin de adaptarlos a las normas contenidas en los tratados internacionales y a las recomendaciones sobre la materia, de tal manera que permitan una acción coordinada y eficaz de cada Administración con los medios técnicos y materiales de los que disponga.

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

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

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

7. Elaborar un Libro Blanco de la Marina Civil que incluya un catálogo de todos los convenios, leyes y normas de cualquier rango, que sean de aplicación al mundo de la mar, y en el que figuren todos los organismos públicos que posean embarcaciones susceptibles de cumplir la reglamentación de la Marina Mercante.

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

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

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

Considerando:

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

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

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

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

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

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

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

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

3. Que los vertidos del Prestige afectan directamente a 16 de los 67 hábitats naturales protegidos en Galicia, y otros 25 se verán afectados en modo secundario por la descontaminación o limpieza de los mismos y que no hay un modelo claro de desarrollo que contemple la conservación de los hábitats, es complicada la tarea de su adecuada recuperación.

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

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

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

La Subcomisión presenta las siguientes

Propuestas:

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

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

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

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

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

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

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

productivo o, en su caso, se han creado las condiciones para que así se produzca.

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

9. Continuar con los trabajos de simulación del Centro de Formación de Jovellanos para el estudio de modos de actuación en siniestros virtuales y en procesos de contaminación marina accidental, impartiendo cursos sobre esta materia para facilitar la toma de decisiones, en el futuro, a los funcionarios que pudieran estar relacionados con ellos.

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

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

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

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

Considerando:

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

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

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

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

Teniendo en cuenta las experiencias de otras catástrofes similares, sabemos que el impacto no es idéntico en todas las especies ni regular en el tiempo de afectación, que puede durar años.

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

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

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

La Subcomisión presenta las siguientes

Propuestas:

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

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

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

4. Resulta conveniente que las Administraciones pesqueras colaboren con el sector en el desarrollo de un Plan de recuperación y repoblación de especies de valor comercial, adaptadas al medio para contrarrestar los efectos de la catástrofe y recuperar la sostenibilidad del medio.

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

6. Una vez determinada la posible afectación de las especies y de los ecosistemas de seguimiento, es necesaria la implementación de un Plan de Recupera-

ción del Ecosistema, sostenido en el tiempo, y de una red de las llamadas «Arcas de Noé» a lo largo de la costa inicialmente afectada por la catástrofe.

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

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

Considerando:

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

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

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

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

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

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

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

6. Que las reclamaciones de los damnificados representan sólo una parte del coste de la catástrofe, que las soluciones no pueden limitarse exclusivamente a las indemnizaciones por disminución en las rentas, sino que es precisa la regeneración del medio marino, auténtico capital medioambiental, generador a corto, medio y largo plazo de esas rentas: la creación de reservas marinas, el fomento de la investigación y desarrollo en acuicultura zonal, consideradas todas ellas como inversiones creadoras de capital, que complementen y restauren el capital perdido.

La Subcomisión presenta las siguientes

Propuestas:

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

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

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

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

4. Es necesario poner en marcha, en el área económicamente afectada, programas que permitan crear expectativas de empleo en nuevos cultivos, en las empresas transformadoras, en los procesos de comercialización, para la mejora tecnológica de la pesca, para la creación de nuevos empleos de manipulación de productos pesqueros y para la entrada o desarrollo de las nuevas tecnologías en comercialización y en gestión de recursos.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

14. En los recursos naturales es necesario racionalizar los nuevos modelos de desarrollo. Las nuevas estrategias socioeconómicas deben ser compatibles con la necesidad de conservar y gestionar los espacios naturales y los componentes que hay en ellos.

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

Considerando:

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

La Subcomisión presenta las siguientes

Propuestas:

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

2. Es necesario que en situaciones de catástrofes los protocolos correspondientes a los comités de crisis que deban crearse incorporen como prioridad el análisis y la puesta en marcha de las medidas adecuadas para paliar los riesgos hacia la salud humana, tanto de

las personas que participan en las tareas paliativas, sean voluntarios o no, como de la población en general.

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

Considerando:

1. Que la catástrofe del Prestige evidenció desconexión inicial entre el mundo científico y las decisiones políticas en temas en los que debiera haber total coordinación. Que esta desconexión entre la Administración y la comunidad científica dificultó la toma de decisiones adecuadas en la lucha contra la contaminación, por parte de las autoridades (hasta tres meses después del hundimiento, no se pudo elaborar un plan de intervención científica).

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

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

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

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

La Subcomisión presenta las siguientes

Propuestas:

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

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

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

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

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

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

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

8. Estudiar y ensayar modelos matemáticos para facilitar el seguimiento y el análisis de tendencia y predicción de derrames accidentales.

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

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

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

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

Considerando:

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

2. Que una de las enseñanzas de la catástrofe del Prestigie es la necesidad de impulsar iniciativas a nivel internacional dirigidas a incrementar el nivel de exigencia en la inspección de buques, con el objeto de garantizar el cumplimiento de los estándares fijados para otorgar el correspondiente certificado de navegabilidad.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La Subcomisión presenta las siguientes

Propuestas:

1. Se debe impulsar y apoyar en el seno de las instituciones europeas todas aquellas iniciativas encaminadas a establecer un sistema obligatorio de seguros que garantice la plena asunción de responsabilidades en caso de accidente marítimo productor de contaminación y, en consecuencia, reduzca el riesgo de comportamientos peligrosos para el medio ambiente. Asimismo, se debe impulsar el establecimiento de políticas enca-

minadas a que todos los barcos que entren en aguas comunitarias estén cubiertos por una póliza de seguros que cubra su responsabilidad en caso de daños a terceras partes.

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

3. Es necesario promover, en España y en el ámbito internacional, mejoras sustanciales en la inspección de buques en el marco del Memorando de París, incrementando la dotación de los servicios de inspección marítima, garantizando la adecuada formación de los profesionales que la integren en materia de ingeniería naval y navegación, homogeneizando los criterios de inspección e intensificando los controles y la profesionalización técnica de los mismos, así como su independencia.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

17. Es necesario establecer un eficaz sistema de lucha contra la contaminación mediante: la incorpora-

ción de medios de los que se carecía, el incremento de los actualmente existentes y de sus capacidades, procurando su distribución estratégica a lo largo del litoral español y comprendiendo procedimientos y pautas de actuación que permitan minimizar los efectos negativos de estos episodios.

18. Dar cumplimiento a lo dispuesto por el Subcomité de Radiocomunicaciones, Búsqueda y Rescate de la OMI y realizar un plan común de formación para los que planifican, para los centros de control, para los coordinadores de salvamento y para quienes participan en la búsqueda y rescate. Así como potenciar la formación y el entrenamiento, incrementando los niveles de conocimiento, experiencia y especialización de todas las personas implicadas en la prevención y lucha contra la contaminación.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

28. Se debe iniciar un amplio estudio, a cargo de profesionales independientes y de probada reputación, que indaguen las causas y circunstancias de los hundimientos y demás siniestros padecidos por buques pesqueros a lo largo de los últimos diez años, con especial incidencia en aquellos casos en que se produjeron pérdidas de vidas humanas. Asimismo, y en las mismas condiciones, deberá abordar una amplia campaña de estudio en orden a determinar el grado cumplimiento de la vigente normativa en materia de seguridad e higiene laboral en el ámbito de la actividad pesquera.

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

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

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

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

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

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

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

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

La Subcomisión presenta las siguientes

Propuestas:

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

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

3. Se insta al Gobierno a presentar las modificaciones normativas oportunas para mejorar el marco jurídico vigente en esta materia y, en particular, las modificaciones necesarias en el Real Decreto 768/1999, de 7 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento para el Control del cumplimiento de la normativa internacional sobre Seguridad Marítima.

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

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

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

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

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

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

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

Considerando:

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

La Subcomisión presenta las siguientes

Propuestas:

1. Instar al Gobierno a desarrollar planes específicos de preparación básica de los voluntarios y sus organizaciones, para ello debe articularse un protocolo de gestión de la participación del voluntariado, que garantice su integración en los equipos de intervención.

Asimismo, en el Comité de crisis que se constituya ante cualquier catástrofe que requiera de la solidaridad de voluntarios, crear la figura de un «coordinador general de voluntarios» para determinar la infraestructura necesaria que asegure las condiciones más adecuadas

para el alojamiento, la formación, dotación de medios de protección necesarios para el trabajo de dichos voluntarios.

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

XV. Otras propuestas de resolución

La Subcomisión presenta las siguientes

Propuestas:

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

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

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

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

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

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

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

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

A la Mesa de la Comisión de Agricultura, Pesca y Alimentación

El Grupo Parlamentario Mixto-BNG a iniciativa de Olaia Fernández Davila, y conforme a lo dispuesto en el reglamento de la Cámara, presenta el siguiente Voto Particular al Informe de la Subcomision sobre las consecuencias derivadas del hundimiento del Prestige.

Palacio del Congreso de los Diputados, 22 de junio de 2006.—**Olaia Fernández Davila,** Diputada y Portavoz del Grupo Parlamentario Mixto.

Voto particular núm. 1

Voto particular Grupo Parlamentario Mixto-BNG al informe de la Subcomisión sobre las consecuencias derivadas del hundimiento del Prestige

Al apartado 2.—La respuesta

Añadir estos nuevos puntos:

Que desde el inicio de la crisis suscitada por el accidente del Prestige la Administración Central no puso en práctica todos los mecanismos establecidos en el Protocolo del Plan de Emergencias. No estableció colaboración o coordinación con la Xunta de Galiza. Y marginó a la Comunidad Científica gallega y a técnicos marítimos de gran experiencia, que sin embargo estaban a disposición de la Administración a fin de aportar sus conocimientos, no considerando sus opiniones al respecto de las decisiones que era necesario tomar.

Que la marginación, desde el inicio del accidente del buque Prestige, de la Xunta de Galiza y su ausencia, en los días posteriores, en la gestión de la crisis del mismo derivada, evidenció la necesidad de que las competencias en materia de salvamento marítimo y marítimo terrestre deben ser ejercidas por el Gobierno gallego.

Que mayoritariamente, en la Comunidad Científico-Técnica de Galiza se mantiene la opinión, de que, cuando menos algunos de los errores cometidos en la gestión del accidente, derivan de la falta de consideración del Gobierno respecto de sus opiniones y propuestas.

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

Apartado IX

Considerando

Al punto 1 al final añadir un nuevo párrafo:

Que se debe mencionar la importancia de la pesca en la economía gallega, puesto que tiene una consideración estratégica. Se trata de un sector económico con elevado poder de arrastre, tal y como expresa la relación con 74 sectores económicos que aparecen en las tablas input-outp, pesca-conserva gallega realizadas en 1999. Además se trata de un sector que incorpora de manera rápida y eficiente nuevas tecnologías siendo así mismo un sector innovador.

Apartado IX

Considerando

Al final del punto 5 y antes del punto 6, añadir un nuevo párrafo con el siguiente texto:

Que con respecto a los fondos pagados por las administraciones públicas a los titulares de derechos de pesca y marisqueo, representan transferencias realizadas para paliar la caída, la desaparición de actividad productiva.

Lo que significa que, una vez finalizadas dichas transferencias, vuelve inmediatamente a existir la corriente o flujo de ingresos generados por la actividad productiva, lo cual no es necesariamente cierto en este caso. Esto es los pagos efectuados por las administraciones no implica garantía de supervivencia de las fuentes que generaban renta antes del Prestige.

Apartado XI

Propuestas

Después del punto 7 añadir uno nuevo con el siguiente texto:

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

Apartado XII

Propuestas

Añadir dos nuevos puntos 36 y 37:

36) Profundizar en la reforma del Derecho Marítimo Privado del Estado Español, fundamentalmente la Ley General de Navegación, que está en debate después de más de 120 de reglamentación del Libro III del

Código de Comercio sobre el comercio marítimo, que sería necesario reformar en el Derecho Mercantil a fin de adaptar la navegación mercante a la realidad actual.

37) Se considera oportuno instar al Gobierno a modificar la Ley 48/2003 de Régimen Económico de los Puertos e introducir los cambios que se han producido desde 1992, que nos obligan en el campo internacional y que se podría tramitar en plazo breve.

A la Mesa de la Comisión de Agricultura, Pesca y Alimentación

El Grupo Parlamentario Mixto-BNG a iniciativa de Olaia Fernández Davila, y conforme a lo dispuesto en el reglamento de la Cámara, presenta el siguiente Voto Particular al Informe de la Subcomisión sobre las consecuencias derivadas del hundimiento del Prestige (continuación).

Palacio del Congreso de los Diputados, 23 de junio de 2006.—**Olaia Fernández Davila,** Diputada y Portavoz del Grupo Parlamentario Mixto.

Voto particular núm. 1 (continuación)

Voto particular Grupo Parlamentario Mixto-BNG al Informe de la Subcomisión sobre las consecuencias derivadas del hundimiento del Prestige (continuación)

Sector pesquero y marisquero

Desarrollar, en coordinación con el Gobierno gallego, planes de recuperación integral de las rías y del litoral gallego a fin de eliminar la contaminación marina y posibilitar la recuperación de la productividad de las especies características de estas aguas.

Proceder a la aprobación de ayudas estatales destinadas a la modernización de los mecanismos de explotación de los recursos pesqueros y a la gestión de los mismos, de manera que la situación de los stocks, el estado de las pesquerías y las decisiones que se adopten sobre los mismos se transmitan de modo transparente y claro.

Apoyar financieramente a la Xunta de Galicia en la elaboración de un plan de recuperación productiva de las principales especies comerciales de la pesquería de artes menores que contemple medidas como la creación de arrecifes de producción o repoblación de especies destacadas.

Colaborar y cooperar con la Xunta de Galicia en la recuperación y regeneración de los bancos de moluscos bivalvos, y en el impulso del sector marisquero con el objeto de desarrollar todas las potencialidades existentes en este sector extractor de la pesca y abrir nuevas vías de comercialización y distribución de productos desconocidos en el mercado.

Producto de la colaboración entre el MAPA y la Xunta, aprobar la difusión periódica de campañas publicitarias sobre las especies pesqueras y marisqueras propias de Galicia a fin de facilitar su introducción en mercados diversos.

A la Mesa de la Comisión de Agricultura, Pesca y Alimentación

El Grupo Parlamentario Mixto-BNG a iniciativa de Olaia Fernández Davila, y conforme a lo dispuesto en el reglamento de la Cámara, presenta el siguiente Voto Particular al Informe de la Subcomisión sobre las consecuencias derivadas del hundimiento del Prestige (continuación).

Palacio del Congreso de los Diputados, 23 de junio de 2006.—**Olaia Fernández Davila,** Diputada y Portavoz del Grupo Parlamentario Mixto.

Voto particular núm. 1 (continuación)

Voto particular Grupo Parlamentario Mixto-BNG al Informe de la Subcomisión sobre las consecuencias derivadas del hundimiento del Prestige (continuación)

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

Que el Gobierno dé los pasos para comenzar las negociaciones con la Xunta de Galicia a fin de proceder a la transferencia de las competencias en salvamento marítimo y marítimo terrestre al Gobierno gallego.

A la Mesa de la Comisión de Agricultura, Pesca y Alimentación

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, por el presente escrito formula los siguientes votos particulares al Informe de la Subcomisión sobre las consecuencias derivadas del hundimiento del Prestige.

Palacio del Congreso de los Diputados, 22 de junio de 2006.—**Eduardo Zaplana Hernández-Soro,** Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

Voto particular núm. 2

En todo el texto:

A lo largo del texto donde dice: «catástrofe», debe decir «siniestro».

Voto particular núm. 3

En todas las propuestas de resolución.

Sustituir las expresiones «es necesario» o «hay que» o «es conveniente», por la expresión «Instar al Gobierno a», en todos los casos.

Voto particular núm. 4

Página 16.

Párrafo 2.º Se modifica a partir de «daños ecológicos».

Con el siguiente texto: «Un análisis que implica discurrir desde la cronología del siniestro hasta el análisis del transporte marítimo como industria global. Desde el análisis de los hechos, hasta la elaboración de las propuestas para que no se vuelva a producir en el futuro; desde las actuaciones para indemnizar a los afectados hasta las políticas de creación de capital medioambiental y social».

Voto particular núm. 5

En el apartado III «Cronología de una catástrofe» se incluirán cronológicamente los siguientes puntos:

— 14 de noviembre de 2002

El Embajador de España en Londres se dirigió al Secretario General de la OMI y al Director del FIDAC con objeto de poner en funcionamiento los mecanismos previstos por estos organismos para este tipo de siniestros.

— 22 de noviembre de 2002

El RD 1220/2002 de 22.11.02 creó una Comisión Interministerial para el seguimiento de los daños ocasionados por el siniestro del Prestige adscrita al Ministerio de la Presidencia y presidida por el Ministro.

— 22 de noviembre y 19 de diciembre de 2002

Los R.D. Ley 7/2002 de 22.11.02 y 8/2002 de 19.12.02, sobre medidas reparadoras en las CC.AA de Galicia, Principado de Asturias, Cantabria y País Vasco.

— 9 de diciembre de 2002

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

— 1 de diciembre de 2002

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

— 16 de diciembre de 2002

Se abrió en La Coruña la sede de la Oficina de Reclamaciones del FIDAC.

— 3 de enero de 2003

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

— 15 de enero de 2003

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

— 24 de enero de 2003

Se celebra Consejo de Ministros en el Ayuntamiento de La Coruña, en el que el Gobierno acuerda aprobar el Plan Galicia con una dotación inicial de 12.500 millones de euros.

Voto particular núm. 6

Página 18.

Párrafo: 15 de noviembre de 2002

Se sustituye en la última línea: «Se detecta» por «Confirma».

Voto particular núm. 7

Página 19.

23 de noviembre de 2002

Se modifica la primera frase por: «La marea negra adquiere unas dimensiones superiores a la inicialmente previsible».

Y se introduce en la tercera línea la siguiente modificación: «que», «en algunos casos», «se quejan».

Voto particular núm. 8

Página 30.

Párrafo 3, línea 8: después de «emitido» añadir:

«por un lado, del propio capitán del buque que había reportado a Fisterra de la rotura del mamparo longitudinal entre el tanque 3 centro y el tanque 3 estribor, sobre las 21 hrs., del día 13 de noviembre, y por otro lado...»

Voto particular núm. 9

Página 30.

Añadir al punto 2 un párrafo nuevo con el siguiente texto:

«La errónea maniobra del Capitán del buque para compensar la escora, llenando por gravedad los tanques de lastre de la banda de babor, corrigió la escora pero sobrecargó el buque en un 163% del máximo permitido para aguas tranquilas, según el propio ABS, lo que supuso la pérdida, en forma irreversible, de la resistencia estructural del buque. Además esa sobrecarga también tuvo el efecto de aumentar el calado del buque, dificultando la maniobrabilidad y, además, excediendo el calado de seguridad de entrada en casi todos los puertos de Galicia, aun cuando ésta no fuera la única razón para dar la orden de alejamiento.»

Voto particular núm. 10

Página 30.

Apartado 3. En sus inicios incluir el siguiente párrafo:

«que el abandono del buque por parte de la tripulación, tras la solicitud de evacuación recibida del buque en la que informaban de un riesgo inminente del hundimiento, sin haber largado ninguno de los remolques de emergencia reglamentarios, tal y como se le había ordenado repetidamente al Capitán por parte de las autoridades españolas y del personal de salvamento, perjudicó enormemente las labores de toma de remolque para evitar la embarrancada y disminuyó posteriormente el número de alternativas de salvamento del buque.»

Voto particular núm. 11

Página 33. Punto 4.

Sustituir el punto por el siguiente texto:

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

Voto particular núm. 12

Página 33. Puntos 5, 6 y 9.

Suprimirlos en su integridad.

Voto particular núm. 13

Página 33. Punto 8.

Eliminar desde «Sin embargo»... hasta «de estos».

Voto particular núm. 14

Página 34. Considerando 2.

Modificación. Quedará redactado:

«Que también se han puesto de manifiesto los inconvenientes que genera la existencia de una pluralidad de departamentos administrativos con competencias concurrentes.»

Voto particular núm. 15

Página 40.

Añadir un punto 8

«Elaborar, de acuerdo con las CCAA un plan estratégico de recuperación del caladero nacional.»

Voto particular núm. 16

Página 40.

Añadir un punto 9

«Instar al Gobierno a inventariar y cartografiar la riqueza natural de nuestro medio marino.»

Voto particular núm. 17

Página 40.

Añadir un punto 10

«Instar al Gobierno a realizar planes específicos de acuicultura con aprovechamiento del nuevo fondo europeo para la pesca (2007-2013).»

Voto particular núm. 18

Página 44.

Añadir un punto 15

«Impulsar el desarrollo de sistemas de cuentas satélite, tal y como se contempla en el sistema de cuentas nacionales de Naciones Unidas y en el sistema europeo de cuentas económicas, y entre ellas un sistema de cuentas satélite de la pesca.»

Voto particular núm. 19

Página 44.

Añadir un punto 16

«Ejecutar las actuaciones contempladas en el Plan Galicia en los términos a que se refiere la moción aprobada por unanimidad el 22 de junio de 2004 en el Congreso de los Diputados.»

Voto particular núm. 20

Página 46. Considerando 1.

Sustituir este punto por el siguiente texto:

«La urgencia obligada en el momento de adoptar decisiones políticas y el necesario análisis y contraste científico en las medidas a adoptar en la lucha contra la contaminación supusieron algunas discrepancias en parte de la comunidad científica a la hora de valorar tales decisiones».

Voto particular núm. 21

Página 47. Párrafo 8.

Última línea: Sustitución «tendencia y predicción de derrames» por «tendencias y predicción de deriva de derrames».

Voto particular núm. 22

Páginas 50 y 51.

Supresión completa del apartado 13.

Voto particular núm. 23

Página 51.

Añadir a la propuesta 3, después de la palabra «controles», la frase siguiente: «especialmente los estructurales y relativos a corrosión del buque.»

Voto particular núm. 24

Página 53.

Apartado 15: suprimir:

«que ha de estar previamente definida en el plan antes citado y en los distintos planes de contingencias o emergencias.»

Apartado 17: suprimir:

«la incorporación de medios de los que se carecía.»

Voto particular núm. 25

Página 55.

Apartado 30. Modificación.

El texto quedaría:

«Se insta la revisión del actual Plan Nacional de Contingencias introduciendo en el mismo las medidas correctoras que se deriven de experiencias anteriores.»

Voto particular núm. 26

Página 55.

Apartado 31: Se elimina.

Voto particular núm. 27

Página 56.

Añadir un nuevo apartado 36:

«Se insta al Gobierno a que actúe ante las instancias internacionales oportunas para que en aguas españolas

de la Bahía de Algeciras, aunque está limitando con Gibraltar, se prohiba el fondeo de petroleros actuando como gasolineras, para evitar el riesgo de contaminación masiva en la Bahía de Algeciras que ese comportamiento supone.»

Voto particular núm. 28

Página 57.

Apartado 3:

Donde dice: «R.D. 768/1999, de 7 de mayo … Seguridad Marítima»

Debe decir: «R.D. 91/2003, de 24 de enero, por el que se aprueba el Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles.»

Voto particular núm. 29

Página 58.

Apartado 8. Se elimina.

Voto particular núm. 30

Página 58.

Apartado 9.

Se elimina el último punto y seguido: «Esta modificación … que abordan».

Voto particular núm. 31

Página 58.

Añadir un nuevo apartado:

Apartado 10:

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

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

Voto particular núm. 32

Página 59. Considerando 1:

Modificar desde la palabra España, que seguiría:

«Hay que destacar su generosidad y entrega; ésta es una deuda que hay que reconocer a la juventud para el futuro».

Voto particular núm. 33

Página 59.

Propuesta 2: Eliminar.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Por medio del presente escrito, el Grupo Parlamentario Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds presenta el siguiente Voto Particular al Informe final de la Subcomisión sobre las consecuencias derivadas del hundimiento del buque Prestige.

Palacio del Congreso de los Diputados, 23 de junio de 2006.—**Gaspar Llamazares Trigo** y **Joan Herrera Torres,** Portavoces del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds.

Voto particular núm. 34

Voto Particular que formula el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds al informe de la Subcomision sobre las consecuencias derivadas del hundimiento del buque Prestige

Justificación

Tal y como señala la propia introducción del Informe, el Congreso de los Diputados, a través de la Subcomisión sobre las consecuencias derivadas del hundimiento del Prestige, tenía y tiene la obligación de analizar el desastre ecológico en profundidad, una obligación que nacía, se dice en la Introducción y lo com-

partimos plenamente, de nuestra obligación como representantes electos de la soberanía nacional.

Se trataba no sólo de evitar o reducir la posibilidad de que en el futuro se reiterasen los funestos acontecimientos que motivaron el nacimiento de la Subcomisión, sino también de atender el clamor social existente sobre el particular, tal y como señala el propio informe.

Para alcanzar los objetivos señalados y atender las obligaciones que como representantes electos nos corresponden, se hacía preciso «prestar atención a todos los elementos que incidieron en la catástrofe». Así se señala en el Informe, y así es compartido por este Grupo Parlamentario.

Lógicamente eso conllevaba, entre otros aspectos, un exhaustivo análisis de las causas que determinaron la que puede ser calificada como la mayor catástrofe ambiental derivada del vertido de hidrocarburos en el ámbito europeo y, seguramente, una de las más importantes a escala mundial.

Lamentablemente, este último aspecto no ha sido atendido por la Subcomisión, a pesar de que las numerosas comparecencias practicadas ante la misma y la documentación de que se ha dispuesto lo hubiese permitido.

El Informe frente al que se alza el presente voto particular contiene, sin duda, reflexiones y análisis compartidos por este Grupo Parlamentario. Contiene igualmente un amplio catálogo de propuestas que son fruto del amplio consenso alcanzado sobre este aspecto, y nos felicitamos por ello, pues seguramente sea la primera ocasión en que el ámbito del transporte marítimo es objeto de un trabajo de semejantes características en el ámbito parlamentario.

Pero, como decíamos más atrás, el Informe ha orillado un análisis riguroso de las causas que condujeron a la catástrofe: de manera abierta y clara, el Informe de la Subcomisión elude la más mínima referencia o comentario relativo a las medidas adoptadas por la autoridad marítima española en las primeras horas de la catástrofe, medidas que fueron precisamente las que determinaron el clamor social al que el Informe dice querer atender. No deja de ser, cuando menos, paradójico que el especial énfasis que el Informe pone en las circunstancias estructurales del buque siniestrado como factor determinante de la catástrofe, tenga frente a sí un ominoso silencio en relación con las actuaciones desarrolladas por la administración pública española los días 13 y 14 de noviembre de 2002: el alejamiento del buque de la costa «hasta que se hunda», según se dijo en su momento.

Esa actitud de ocultamiento de la verdad no ha dudado tampoco en silenciar cualquier referencia a las miserables negociaciones que se desarrollaban en aquellas fechas por algunos de quienes deberían haber estado asistiendo a aquel buque que se acercaba peligrosamente a la costa.

Tampoco la crítica al fenómeno de las «banderas de conveniencia» parece dejar espacio a la autocrítica por las prácticas seguidas por los Estados europeos (España incluida) y consistentes en la creación de segundos registros.

Dice el Informe que existió descoordinación en las actuaciones administrativas, evitando así entrar a valorar la caótica estructura orgánica de nuestra Administración marítima y entidades públicas dependientes de la misma.

Hasta las palabras escritas han cambiado: Mantenerse a un mínimo de 120 millas de las aguas jurisdiccionales españolas fue la orden; mantenerse a 120 millas de las costas españolas, se dice ahora. Y hay diferencias de matiz importantes entre una y otra frase.

Y ello por sólo citar algunos ejemplos.

Dicho en otras palabras, no se ha querido reflejar los acontecimientos en su integridad: la persistencia del Grupo Parlamentario del Partido Popular en no asumir el más mínimo error o negligencia en la gestión de la catástrofe, a pesar de lo que en estos meses hemos visto y oído en tal sentido, sumada a la perversa concepción de la «razón de estado» por parte del Grupo Parlamentario del PSOE, que lleva a velar la verdad a fin de salvaguardar ciertas expectativas indemnizatorias, han dado lugar a un informe que desoye e ignora las evidencias ante la Subcomisión se han presentado.

Era una necesidad ineludible: No sólo por los objetivos que el propio Congreso se había marcado al momento de constituir la Subcomisión y porque era nuestra obligación, sino también porque las responsabilidades políticas derivadas de aquellos acontecimientos siguen hoy pendientes. Ni antes ni después de las últimas elecciones generales la ciudadanía española pudo saber lo que efectivamente sucedió, ni el por qué, ni quién lo ordenó. Más de tres años después del desastre, la ciudadanía española seguirá sin saberlo porque, a juicio de la Subcomisión, sólo existió un problema de corrosión y, todo lo más, de descoordinación (curioso eufemismo para enmascarar la actuación de quienes actuaron al margen de toda consideración técnica, lanzaron falsos mensajes a la sociedad cuyos intereses debían tutelar y no, dudaron en silenciar cualquier voz crítica con todos los medios a su alcance).

Por todo ello, en orden a garantizar que los objetivos marcados sean cumplidos, en orden a atender las responsabilidades que como representantes democráticamente elegidos nos corresponde, en aras a salvaguardar el consenso alcanzado entre los grupos políticos en distintos apartados de las propuestas pero también en la consideración de que al Estado, democrático de derecho se le sirve haciendo que la verdad resplandezca por encima de los meros cálculos económicos, es por lo que formulamos el presente voto particular, a fin de que el Informe sea modificado en el sentido que seguidamente se concreta:

I. Introducción de los «considerandos» que seguidamente se relacionan:

• Que el día 13 de noviembre de 2003 el buque con pabellón del Estado de Bahamas «Prestige» (número OMI 7372141) sufrió una avería estructural que provocó una vía de agua en su costado de estribor, avería cuyo origen último se desconoce si bien cabe afirmar que la misma, sin perjuicio de otros factores concurrentes, estaría relacionada con el último reconocimiento especial realizado al buque en el astillero COSCO, de Cantón (República Popular de China) entre los días 2 de abril y 19 de mayo de 2001, durante el cual tan sólo se renovaron un total de 362 toneladas de acero de la estructura de los tanques CBT 3 popa y 3 proa, estribor y babor.

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

— Certificado internacional de francobordo *(Internacional Load Line Certificate);*

— Certificado internacional de seguridad de construcción para buque de carga *(Cargo Ship Safety Construction Certificate),* válido hasta 31-05-2006 y sujeto a las inspecciones anuales y periódicas de acuerdo con la Regla 8 del Capítulo 1 del SOLAS;

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

— Certificado de exención de radiogoniómetro (Exemption Certificate);

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

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

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

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

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

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

El buque era propiedad de un grupo marítimo griego relacionado con la familia Coulouthros, que había matriculado el buque en Bahamas como perteneciente a una sociedad registrada en Liberia, Mare Shipping Inc. La gestión náutica del buque, encargada de la explotación comercial, la tripulación y en general el dominio real y útil de la nave, estaba contratada a otra empresa «ad hoc» del mismo grupo, con sede en Atenas: Universe Maritime Ltd.

• Que como consecuencia de la avería inicial el buque «Prestige» desarrolló una escora permanente de 25 grados, que unida al balanceo producido por oleaje hacía que el buque vertiera una parte de su carga a través de los tapines, los butterworth y las tapas de los tanques de carga, cantidad que no es posible precisar pero que según todos los cálculos efectuados por entidades independientes oscilaría entre las 1.000 y las 3.000 toneladas de fuel.

• Que el Capitán del buque, el Sr. D. Apostolos Mangouras ordenó inundar por gravedad los tanques laterales de lastre de babor, a fin de proceder al adrizamiento del buque, logrando así reducir la escora permanente del mismo a cinco grados y que cesase el vertido de fuel que se estaba produciendo, como ponen de relieve las manifestaciones de funcionarios públicos españoles y de capitanes de los buques que intervinieron en el salvamento, que indican que en la mañana del día 14 de Noviembre el buque ya no perdía carga.

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

• Que por parte de las autoridades marítimas españolas se ordenó la movilización de buques y aeronaves

de salvamento marítimo dependientes de la misma en orden a dar remolque al buque siniestrado y proceder a la evacuación de la tripulación en peligro. La totalidad de los medios de salvamento empleados eran propiedad de las administraciones públicas implicadas en las tareas de salvamento o se encontraban contratados por las mismas a operadores privados precisamente para el desarrollo de tales actividades. En particular, el remolcador denominado «Ría de Vigo» había sido contratado por la sociedad estatal SASEMAR a su armador (Remolcanosa, S. A.), con la finalidad de prestar asistencia en tareas de salvamento marítimo en la fachada atlántica de la costa gallega, siendo el buque al que se ordena inicialmente proceder a la posición del siniestro con instrucciones expresas de «dar remolque» al buque siniestrado.

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

• Que, por el contrario, el buque «Ría de Vigo» no inició las tareas de asistencia y remolque del buque siniestrado hasta aproximadamente las 21.00 horas (horario peninsular), pese a encontrarse en las inmediaciones de éste en torno a las 18.30 horas de la tarde, período de tiempo durante el cual la empresa armadora, junto con la empresa holandesa de salvamento «Smit Tak», iniciaron negociaciones con la sociedad gestora de la explotación del buque «Prestige» a fin de concertar un contrato privado de salvamento, lo cual finalmente hicieron, suscribiéndose un contrato de dicha naturaleza tipo LOF 2000, que incorporaba la cláusula denominada «scopic». La existencia de dichas negociaciones fue conocida por la autoridad marítima española y destacados funcionarios de la misma, sin que exista constancia de que las mismas hayan sido desaprobadas por aquélla ni se haya seguido ninguna consecuencia jurídica en relación con el contrato suscrito en su día entre «Remolcanosa, S. A.» y SASEMAR.

• Que entre las 17.00 y las 18.00 horas del día 13 de noviembre de 2003, el Director General de la Marina Mercante (máxima autoridad marítima española) ordenó el alejamiento buque «Prestige» de las aguas jurisdiccionales españolas, buscando aguas más profundas e impidiendo su entrada en puerto o zona de abrigo, decisión que fue adoptada sin una previa valoración del estado estructural del buque siniestrado, sin consulta a ningún experto técnico en la materia, sin tomar en consideración los partes meteorológicos que advertían de un progresivo empeoramiento de las condiciones de mar y viento ya de por sí adversas, sin tomar en consideración el régimen de corrientes en el área atlántica de la costa gallega, así como sin tomar en consideración las conclusiones de los ejercicios de salvamento desarrollados hasta la fecha por la entidad pública SASEMAR ni los precedentes existentes en relación con siniestros de buques petroleros en idénticas o similares circunstancias. Y lo que es más grave, ignorando el Plan Nacional de Contingencias por Contaminación Marina Accidental, aprobado por Orden de 23 de febrero de 2001, de modo que ni se constituyeron los órganos colegiados previstos en la norma para gestionar el accidente y sus consecuencias, ni se elaboró en ningún momento el preceptivo Plan Operativo.

• Que la orden del alejamiento del buque «Prestige» de las aguas jurisdiccionales españolas en ningún momento del desarrollo de la crisis fue revocada o modificada, siendo concretada el día 14 de noviembre de 2003 con la orden de que el buque siguiera el rumbo 320, desapoderándose de facto al propio capitán del buque «Prestige» y condicionando el acceso de los equipos de salvamento de la empresa «Smit Tak» a la asunción por parte de los mismos del compromiso escrito y firmado de mantener dicho buque al menos a 120 millas de las aguas jurisdiccionales españolas, ignorando así la evidencia empírica de que el alejamiento del punto emisor de la costa sólo redunda en un mayor tramo de costa afectado por el vertido.

• Que como consecuencia de lo anterior y hasta el hundimiento acaecido el día 19 de noviembre de 2003, el buque siniestrado se vio forzado a seguir navegando, sometido a las vibraciones generadas por su propia máquina, en condiciones climatológicas extraordinariamente adversas, primero con rumbo 320 y tras la intervención de las autoridades marítimas francesas con rumbo sur, proceso durante el cual el estado estructural del buque empeoró de forma progresiva hasta el momento de su hundimiento, todo ello como consecuencia de los esfuerzos a que fue sometido durante los seis días de navegación, a lo largo de los cuales vertió al mar la mayor parte de su carga.

• Que la única premisa que guió la actuación de las autoridades marítimas españolas en relación con el salvamento del buque «Prestige» era la de alejar el buque de las aguas jurisdiccionales españolas e impedir su entrada a puerto o zona de abrigo en la costa española, actuación esta última que no sólo hubiese sido factible, sino que además hubiese minimizado los efectos de los vertidos de fuel. El remolque del «Prestige» hacia el Seno de Corcubión, al abrigo del Cabo Finisterre, era una opción factible quedando el buque resguardado de los vientos y mar de componente W y N, siendo posible el trasvase de la carga a otro buque. Además, el Prestige debería navegar por la misma zona que había recorrido en su deriva hacia Touriñana y por tanto lo haría a través de la zona que ya había sido contaminada por el derrame inicial. Con la escora ya corregida ya no se producirían nuevos derrames o éstos serían muy limitados tal como se recoge en las comunicaciones del remolcador «Ría de Vigo».

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

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

• Que, asimismo, los vertidos de fuel procedentes del buque «Prestige» produjeron severos daños medioambientales en el litoral atlántico y cantábrico de las costas españolas, que resultaron afectadas en su práctica totalidad, con especial incidencia en el Parque Nacional de las Islas Atlánticas y diversos lugares de interés comunitario. Resultaron igualmente afectados 22 espacios protegidos de las Red Natura 2000 del litoral gallego y el fuel alcanzó 126 espacios protegidos de la Red Natura europea entre el Miño y la entrada del Canal de la Mancha.

• Que la catástrofe del buque «Prestige» pone de relieve, una vez más, la estrecha e íntima relación que existe entre una elevada protección del medio ambiente, la salvaguarda de la calidad de vida de los ciudadanos y un óptimo desarrollo económico, así como el evidente riesgo de apartamiento de la defensa y tutela de los intereses públicos cuando se opta por sistemas de gestión indirecta de servicios públicos, riesgo aún más grave cuando, como es el caso, tales servicios se encuentran directamente vinculados a la protección de la vida humana y el medio ambiente.

• Que desde la fecha del siniestro del buque «Prestige» hasta la actual, las actuaciones investigadoras de la Administración española (en el marco de la Comisión de Investigación de Siniestros Marítimos) han tenido por objeto únicamente el estado previo del buque siniestrado y la valoración sobre un posible trasvase de carga en alta mar, descartando como objeto de valoración las medidas afectivamente adoptadas por las autoridades españolas y cualquier otra opción de las manejadas por los técnicos competentes en la materia y todo ello desarrollado en el marco de la propia administración sometida a sospecha por su gestión de la crisis, actitud que parece dirigida más a un intento de autojustificación complaciente de su propia actuación que a una búsqueda y determinación de los hechos realmente acontecidos, sus causas y las posibles respuestas para evitar su repetición.

• Que la crisis del buque «Prestige» ha puesto nuevamente de relieve la necesidad de disponer de planes y protocolos de actuación claros, definidos y, sobre todo, conocidos por lo propios responsables administrativos encargados de su aplicación. Igualmente, la crisis ha puesto de relieve la disfuncionalidad administrativa que supone la coexistencia, junto con la Dirección General de la Marina Mercante, de al menos dos entidades públicas con competencias en materia de salvamento marítimo (REMASA y Remolcanosa), así como una pluralidad de departamentos administrativos con competencias concurrentes, lo que dio lugar a actuaciones e informaciones contradictorias.

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

II. Introducción de las propuestas que seguidamente se relacionan:

• El Gobierno español procederá a la revisión de la vigente Ley de Puertos y Marina Mercante, así como de sus normas reglamentarias de desarrollo, a fin de dotarse de una única entidad pública que aúne la totalidad de competencias del Estado relativas a salvamento y seguridad marítimos, protección del medio ambiente marino, control de rutas marítimas, persecución de vertidos ilegales realizados desde los buques y coordinación y dirección bajo una autoridad única de las intervenciones que sean necesarias con ocasión de accidentes en el mar. Esta entidad pública, cuyos agentes deberán gozar de la condición de autoridad, asumirá la gestión directa de los diferentes medios humanos y materiales necesarios para el desarrollo de las funciones descritas.

• Reprobar la actuación del Gobierno presidido por el señor don José María Aznar en relación con la gestión de la crisis del buque Prestige, tanto en lo referente a las medidas adoptadas en relación con dicho buque, determinantes de la catástrofe medioambiental subsiguiente, como en relación con la política informativa de ocultación y falseamiento de los acontecimientos que por aquellas fechas estaban teniendo lugar.

• El Estado español deberá dotarse de una disposición legal específica en relación con los capitanes de la marina mercante que garantice para dichos profesionales las mismas condiciones indemnizatorias para el caso de despido improcedente o desistimiento unilateral por parte del empleador que si de una relación laboral común se tratase. Asimismo, dicha normativa deberá calificar como nulo el despido de dichos profesionales y demás trabajadores del mar cuando el mismo tenga como causa las actuaciones de los mismos en orden a cumplimentar las exigencias legales en materia de seguridad marítima, protección del medio marino, salvaguarda de la vida humana protección de la seguridad laboral.

• El Gobierno español, en el plazo de seis meses, adoptará las disposiciones necesarias a fin de garantizar que los trabajos, estudios e informes de la Comisión de Investigación de Siniestros Marítimos sean públicos en su integridad, asegurar que su realización se lleva a cabo por profesionales independientes de la Administración y de reputada autoridad técnica y científica en materia de navegación marítima y construcción naval, así como que en la confección de los trabajos, estudios e informes se observarán las exigencias contenidas en el Código OMI de Investigación de Siniestros Marítimos.

El Gobierno español adoptará las disposiciones y medidas necesarias a fin de garantizar la aplicación de estándares técnicos rigurosos y uniformes en la totalidad de servicios de inspección de las diferentes Capitanías Marítimas, así como mantendrá la actual estructura territorial y funcional de éstas.

• El Gobierno español adoptará las iniciativas necesarias a fin de que el Dispositivo de Separación de Tráfico de Finisterre retorne a su configuración original, garantizando en todo caso la dirección efectiva del tráfico marítimo en el mismo y el seguimiento individualizado y permanente de aquellos buques que porten mercancías calificadas como peligrosas.

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

• El Gobierno español promoverá una investigación relativa a determinar si tanto en el caso de la gestión del buque «Prestige» como en otros accidentes marítimos los buques de salvamento marítimo contratados a armadores privados por SASEMAR fueron utilizados en el marco de acuerdos privados entre el armador o gestor del buque siniestrado, empresas de salvamento y/o los propios armadores propietarios del buque; asimismo, dicha investigación deberá esclarecer si dicha utilización ha sido conocida y/o consentida por las autoridades marítimas competentes y las medidas que, en su caso, éstas hubieran adoptado. De cualquier manera, y a la vista de las conclusiones que se alcancen, el Gobierno adoptará las medidas jurídicas a que haya lugar en virtud de los contratos suscritos en su día.

• El Gobierno español adoptará las disposiciones necesarias o, en su caso, las propondrá a las Cortes Generales a fin de dejar sin efecto las cláusulas de renuncia al ejercicio de acciones civiles y/o penales contenidas en los acuerdos indemnizatorios suscritos con particulares, empresas y administraciones públicas en relación con los daños sufridos como consecuencia de los vertidos derivados del buque Prestige, garantizando que los afectados puedan reclamar la totalidad de daños y perjuicios sufridos en cuanto excediesen de las cantidades ya percibidas del Estado.

• El Gobierno trasladará a las Cortes Generales la iniciativa correspondiente a fin de proceder a la reforma de la Ley Orgánica del Poder Judicial con el objeto de atribuir a la Sala de lo Penal de la Audiencia Nacional el conocimiento del enjuiciamiento de los delitos contra el medio ambiente previstos en los artículos 325 a 331 del Código Penal, cuando los efectos de los mismos se produzcan en lugares pertenecientes a distintas Audiencias Provinciales, y la instrucción de dichas causas a los Juzgados Centrales de Instrucción.

III. Modificación o supresión de los apartados del Informe de la Subcomisión que seguidamente se relacionan:

• Supresión del capítulo III («Cronología de una catástrofe»)

• Modificación del capítulo V («El accidente del buque Prestige: análisis de los hechos», Sección 1 («El buque»)

— Eliminando del texto definitivo las dos últimas frases del ordinal 2 (líneas 4 a 8 del párrafo).

— Eliminando del texto definitivo los ordinales 3, 4 y 5.

— Eliminando del texto definitivo el inciso final de la última frase del primer párrafo del ordinal 4 (líneas 6 a 8 del párrafo).

• Modificación del capítulo V («El accidente del buque Prestige: análisis de los hechos», Sección 2 («La respuesta»):

— Eliminando del texto definitivo el segundo párrafo del ordinal 4.

• Modificación del capítulo XII («Conclusiones y propuestas relativas a la mejora de la seguridad marítima»):

Sustituyendo el inciso final del apartado e) del ordinal 13 de los considerandos del Grupo Parlamentario Socialista («origen de la catástrofe»), por la expresión «origen de la avería inicial».

Sustituyendo en la propuesta 5 del Grupo Parlamentario Socialista la expresión «causa del naufragio» por «causa de la avería inicial».

• Modificación del capítulo XV («Otras propuestas de resolución»):

— Suprimiendo del ordinal 7 la expresión «o el inspector de la Capitanía Marítima»:

A la Mesa de la Comisión de Agricultura, Pesca y Alimentación

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, y al amparo de lo dispuesto en el apartado quinto, epígrafe 2, de la Resolución de la Presidencia del Congreso de 26 de junio de 1996, sobre procedimiento de creación y reglas de funcionamiento de las subcomisiones, tengo el honor de dirigirme a esa Mesa para formular votos particulares al informe de la Subcomisión sobre el seguimiento de las consecuencias derivadas del hundimiento del «Prestige».

Palacio del Congreso de los Diputados, 23 de junio de 2006.—**Teresa Cunillera i Mestres,** Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista del Congreso.

Votos particulares Grupo Socialista

Voto particular núm. 35

Cronología:

13 de noviembre

Añadir al final del 2.º párrafo: «El buque se acercaba sin control hacia la costa».

Motivación.

Precisión técnica.

Voto particular núm. 36

Cronología:

14 de noviembre.

Modificar primer párrafo, que debe decir:

Objetivo: Separar el buque lo más lejos posible de las costas gallegas ante la posibilidad de un embarrancamiento descontrolado.

Motivación.

Precisión técnica.

Voto particular núm. 37

Cronología:

15 de noviembre.

Modificación:

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

Una marea...

Motivación.

Precisión técnica.

Voto particular núm. 38

Al apartado 2.—La respuesta

5. Considerando

Modificación en tercera línea: sustituir. «y la ausencia de coordinación»..., por «y dificultó la coordinación».

Motivación.

Precisión técnica.

Voto particular núm. 39

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

Motivación.

Coherente con considerando 2 del apartado VII.

Voto particular núm. 40

Apartado XI

Propuestas 1.

Modificación.

Debe decir: «es necesaria la continuidad del Proxecto ESEEO para que...» (resto igual)

Motivación.

Clarificar qué proyecto debe seguir.

Voto particular núm. 41

Al apartado VI

Consideramos que debe añadirse un nuevo considerando 3 con una propuesta en el mismo apartado 5 bis.

Motivación.

Carencia denunciada y demanda pertinente.

Voto particular núm. 42

Considerando que durante la crisis del Prestige fue necesario acudir a fuentes de información de otros países europeos, como Francia y Portugal, para el mejor seguimiento y evolución del vertido procedente del buque siniestrado.

Propuesta:

5 bis

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

Voto particular núm. 43

Al punto VI del Dictamen de la Subcomisión: Conclusiones adoptadas por la subcomisión y recomendaciones y propuestas para el futuro en relación con la mejora de la coordinación administrativa y la elaboración de protocolos especiales para este tipo de crisis. (pág. 33)

Motivación.

Con el fin de clarificar y simplificar la propuesta 2 y siguientes que tienen que ver con los protocolos y la necesidad de dar una respuesta ante un suceso de contaminación marina, proponemos añadir un punto nuevo n.º 2 que diga:

Instar al Gobierno para que, teniendo en cuenta las competencias de las Comunidades Autónomas, defina y active la puesta en marcha, en el tiempo más breve posible, de un sistema nacional de respuesta que será de aplicación en todos aquellos casos de contaminación marina accidental o deliberada, cualquiera que sea su naturaleza y que afecte o pueda afectar al litoral español o a las aguas marítimas sobre las que España ejerce jurisdicción.

Voto particular núm. 44

Apartado VIII

Propuesta:

Añadir al final del Punto 4:

«A este fin, el Gobierno del Estado debe colaborar con la Xunta de Galicia y los sectores afectados en los planes de recuperación productiva del medio marino.»

Voto particular núm. 45

Al apartado VII

Adición de nueva propuesta en relación con el considerando 1.

Propuesta:

Añadir un nuevo punto 8 bis

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

Voto particular núm. 46

Al apartado VII

Añadir dos Considerando y una Propuesta:

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

Considerando que dado que el sector marítimo pesquero y los trabajadores del mar en general son los primeros afectados por los sucesos de contaminación marina, el 27 de julio de 2005 se firmó un Convenio de colaboración entre el ISM y el Ministerio de la Presidencia, CEPRECO, para el enriquecimiento de los programas formativos del ISM, y la organización de actividades específicas relacio-

nadas con la formación y sensibilización en materia de prevención y lucha contra la contaminación.

Proponemos:

Que desde el Gobierno se impulse la ejecución e implementación de dicho Convenio y se extienda su finalidad a otros colectivos no incluidos en el ámbito del ISM, a través de los oportunos acuerdos o convenios, que en su caso sean necesarios, para la cooperación con otras administraciones públicas en la formación y educación que la sensibilización en esta materia requiere.

Motivación.

Coherente con propuesta 12 de este apartado.

Voto particular núm. 47

Al apartado 6, mediante la siguiente nueva redacción:

VI. Conclusiones adoptadas por la Subcomisión en relación con el impacto de la catástrofe sobre el medio marino y recomendaciones y propuestas para el futuro en relación con la recuperación del medio y lucha contra la contaminación: la sobre explotación puede acabar con diferentes especies: tenemos el ejemplo de la anchoa en el mar Cantábrico. Es necesario reforzar las medidas y los estudios científicos de carácter sistemático que nos permitan estudiar la situación de los caladeros y de las especies, desbrozar el medio marino en su totalidad, siendo conscientes del gran valor económico que genera y los empleos que mantiene.

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**