CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2006 **VIII Legislatura** **Núm. 628**

AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACIÓN

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JOSÉ PLIEGO CUBERO

Sesión núm. 32

celebrada el miércoles, 28 de junio de 2006

Página

ORDEN DEL DÍA:

Debate y votación:

— Sobre el informe elaborado por la subcomisión sobre el seguimiento de las consecuencias derivadas del hundimiento del *Prestige.* (Número de expediente 154/000002.) **2**

— Para solicitar, en su caso, a la Mesa de la Cámara, que el informe de la subcomisión sobre el seguimiento de las consecuencias derivadas del hundimiento del *Prestige* (154/000002) sea sometido a debate por el Pleno del Congreso de los Diputados **18**

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

DEBATE Y VOTACIÓN:

— SOBRE EL INFORME ELABORADO POR LA SUBCOMISIÓN SOBRE EL SEGUIMIENTO DE LAS CONSECUENCIAS DERIVADAS DEL HUNDIMIENTO DEL «PRESTIGE». (NUMERO DE EXPEDIENTE 154/000002.)

El señor **PRESIDENTE:** Vamos a dar comienzo a esta sesión de la Comisión de Agricultura, Pesca y Alimentación, con los dos puntos que figuran en el orden del día. Punto primero, sobre el informe elaborado por la subcomisión sobre el seguimiento de las consecuencias derivadas del hundimiento del Prestige. Debo indicarles, a efectos organizativos, que lo que acordó la Mesa y portavoces es lo siguiente: en cuanto al orden del debate, en primer lugar habrá una intervención de quince minutos, como máximo, de todos los grupos parlamentarios, empezando por los que han presentado voto particular, de menor a mayor; y, en segundo lugar, el resto de los grupos fijarán posición. Lógicamente, la primera intervención corresponderá al señor Díaz, como coordinador y en calidad de portavoz de la subcomisión. Terminada esta intervención —y digo como hora de referencia de votación las 11:30—, se producirá una votación. Y después de la votación, tal como también se acordó, los grupos parlamentarios, de menor a mayor, podrán utilizar hasta un tiempo máximo de quince minutos —aquellos que lo deseen, lógicamente, no es de obligado cumplimiento—, para explicación de voto. Luego pasaremos al segundo punto del orden del día, solicitar que este tema vaya a la Mesa del Congreso o no, para, en su caso, verlo en el Pleno, en el que habrá ya una intervención de cinco minutos, como máximo, por cada grupo, para fijar su posición. A continuación se procederá a la votación.

Esto es lo que acordamos y para entrar ya en materia, el señor Díaz, como coordinador de esta subcomisión, tiene la palabra para exponer las conclusiones del dictamen.

El señor **DÍAZ DÍAZ:** Señor presidente, señorías, comienzo pidiendo disculpas por retrasarme, debido al tránsito entre los dos edificios.

Intervengo en esta sesión para presentar el dictamen elaborado por la subcomisión del Prestige. No lo hago como portavoz socialista, sino como coordinador de la subcomisión. El documento que se somete a consideración es un documento de elaboración plural en la suma de propuestas de los diferentes grupos en las que hubo mayores coincidencias. Es este un documento que afronta con seriedad la encomienda que nos hizo esta Comisión cuando el 20 de diciembre del año 2004 crea en su seno la subcomisión del Prestige, dando continuidad al mandato del Pleno del Congreso que el 25 de noviembre del mismo año aprobaba, a propuesta del Grupo Socialista y del Bloque Nacionalista Galego, la creación de una subcomisión para el estudio de las consecuencias derivadas de la catástrofe. En el documento inicial, a la hora de describir el objeto de estudio, quedaba claro que su misión era el análisis de las consecuencias de la catástrofe en los diferentes campos, para así poder afrontar la solución de los problemas creados a través de propuestas y recomendaciones. Quedó de entrada fuera del campo de estudio el análisis de la gestión de la crisis y de responsabilidades políticas que pudieran derivarse de la misma. La mayoría de la Cámara, en aquel momento del Grupo Parlamentario Popular, rechazó en su día una comisión de investigación sobre este tema. Y en noviembre de 2004, cuando se aprueba la creación de la subcomisión, los proponentes entienden que esa es una cuestión ya juzgada por los electores. Se concuerda entonces que el desafío pendiente es afrontar los problemas y dotarse de instrumentos para afrontar el futuro con mayores garantías.

La subcomisión, que tenía un plazo de 18 meses para realizar su trabajo, celebra un total de 25 reuniones. Las primeras son para establecer una metodología y un esquema de trabajo y, en consecuencia, fijar y ordenar las aportaciones a la misma de diferentes comparecientes. Se trataba de escuchar la voz de los testigos y de los estudiosos de los acontecimientos, con la finalidad de averiguar la magnitud de los daños sufridos, el grado de reparación producido y las perspectivas y compromisos de futuro. La finalidad de la subcomisión fue interpretada con flexibilidad. Los trabajos no solo prestaron atención al problema generado al ecosistema por la marea negra y su impacto sobre el medio natural y las consiguientes consecuencias derivadas sobre el medio productivo marino y su repercusión económica y social en las comunidades afectadas; también se analizaron los tráficos marítimos, sus garantías y sus responsabilidades, y se estudiaron las medidas preventivas y medios marítimos de salvamento necesarios para afrontar con la mayor garantía otra eventual catástrofe. Pretendíamos con ello identificar los problemas y necesidades, con el fin de trasladar a las instituciones públicas competentes elementos de juicio suficientes para articular soluciones estructurales a corto, medio y largo plazo. Nos comprometíamos, en consecuencia, a elaborar conclusiones que deriven en acuerdos positivos y efectivos que posibiliten la toma de decisiones por parte de las administraciones públicas afectadas, no solo para paliar los efectos de la catástrofe, sino también para evitar futuros desastres; a elaborar propuestas de medidas necesarias para instar a la modificación del marco estructural externo que condiciona la navegación marítima actual en el ámbito internacional y, por último, a elaborar propuestas para contrarrestar el impacto socioeconómico de la catástrofe e impulsar el desarrollo económico en la Costa da Morte, una de las zonas más deprimidas y, al tiempo, con mayores potencialidades naturales de Galicia. Este ha

sido el compromiso de la subcomisión, formada por parlamentarios de diferentes grupos políticos presentes en la Cámara.

Como representantes de los ciudadanos, escuchamos a todos sin exclusión: a los trabajadores del mar, a la comunidad científica, a la Administración, a los representantes de los movimientos ecologistas, a los representantes empresariales, sindicales, a ciudadanos, etcétera; en definitiva, a todas las personas y entidades que de un modo u otro habían confluido en ese espacio que se llama Costa da Morte y al que una vez llegó una marea negra. A través de las aportaciones de 82 comparecientes, con declaraciones no siempre coincidentes, pudimos constatar las carencias existentes en el tratamiento de este tipo de catástrofes. Conocimos las repercusiones sobre el medio productivo, las políticas de prevención y lucha contra la contaminación, el engranaje de la seguridad marítima y las consecuencias socioeconómicas de la catástrofe, incluidos sus efectos sanitarios, entre otras muchas cuestiones. Gracias a esas comparecencias, pudimos conocer también las medidas para minimizar sus efectos y facilitar la más rápida recuperación del medio afectado. A todas estas cuestiones, que se recogen en el dictamen que sometemos hoy a la aprobación de esta subcomisión, junto a las valoraciones de los múltiples y diferentes aspectos tratados, se adjuntan en cada apartado propuestas dirigidas en su mayoría a los poderes públicos. En el texto final aparecen reflejadas las aportaciones de los grupos. Si no están todas, fue para evitar reiteraciones en gran parte, porque, al ser común la fuente principal de inspiración, las comparecencias, fue necesario seleccionar entre las aportaciones aquellas que consideramos más congruentes o, si quieren, mejor formalizadas. También hubo que excluir algunos aspectos que quedaban fuera del campo de trabajo de la subcomisión, fundamentalmente referidos a las causas y gestión del accidente.

El dictamen puede dar lugar a muchos titulares que difícilmente se pueden sintetizar en un titular. El resultado final creo que refleja un conocimiento serio de lo que debe hacerse en estos casos y de cómo hay que proceder o, en algunos casos, continuar procediendo, para intentar que estas catástrofes se puedan afrontar con mayores garantías. En el documento existen también demandas a los poderes públicos para que actúen en varios frentes, como son la recuperación medioambiental y la recuperación productiva en la zona más afectada, la fachada atlántica de Galicia. Se recogen asimismo recomendaciones y propuestas para la recuperación socioeconómica de los territorios afectados, sobre la potenciación de la investigación en todos los temas relacionados con la catástrofe, con catástrofes como la del Prestige, demandando, al tiempo, una coordinación estable entre los expertos científico-técnicos y los responsables políticos que deben tomar las decisiones. El análisis de la problemática del tráfico marítimo de mercancías peligrosas ocupó una parte importante de nuestro trabajo y así aparece en las conclusiones, en las que se exige que los barcos siempre —y en este caso más— deben ser barcos seguros y las tripulaciones deben ser completas y formadas. En defensa del principio: quien contamina paga, exigimos de los poderes públicos garantías de cambios en la legislación internacional para extender la responsabilidad ilimitada de armadores y sociedades clasificadoras, así como inspecciones rigurosas que minimicen riesgos.

La presentación es, o pretende ser, una síntesis objetiva de un trabajo y de unos resultados que globalmente consideramos positivos. Creemos que se ha cumplido el mandato parlamentario. Hemos fijado los problemas y hemos aportado un gran número de soluciones compartidas que creemos que responden objetivamente, no cada una, sí globalmente, a mejorar la problemática y a evitar, en el peor de los casos, no afrontar en buenas condiciones catástrofes como la del Prestige.

Por último, reitero el agradecimiento a todos los que soportaron la catástrofe, por su participación positiva y comprensiva en el proceso de recuperación, a los voluntarios de Galicia y de todas las comunidades autónomas, a los investigadores que de un modo u otro se implicaron en la búsqueda de soluciones, a los representantes municipales que se movilizaron en la lucha contra la marea negra, a las fuerzas armadas que, cumpliendo con su deber, pusieron entusiasmo en el trabajo y de manera especial a las docenas de comparecientes ante la subcomisión, que nos ofrecieron generosamente una visión rica y plural de los problemas y de sus posibles salidas.

El señor **PRESIDENTE:** Pasamos al turno de defensa, presentación y defensa de votos particulares. En primer lugar, para la defensa del voto presentado por el Grupo Mixto tiene la palabra la señora Fernández Davila.

La señora **FERNÁNDEZ DAVILA:** Queremos que nuestras primeras palabras en esta Comisión para valorar y aprobar el informe elaborado por la subcomisión del Prestige sean de agradecimiento a todas las personas que han comparecido en la misma, dado que aceptaron intervenir en ella para hablarnos de sus experiencias, de sus conocimientos y de toda la riqueza que aportó la tragedia del Prestige en el mundo científico, en el mundo técnico-marítimo, también en el sector pesquero, y, en definitiva, a la sociedad, tanto gallega como yo diría que no solamente del Estado español sino a nivel europeo e internacional, en la medida en que siempre se dijo que el accidente del Prestige era novedoso, teniendo en cuenta el tipo de hidrocarburo que transportaba este barco y que creaba unas problemáticas o unas condiciones distintas a otros accidentes para poder afrontar cuestiones tan importantes como la marea negra o la recuperación del medio marino de sus efectos. Por lo tanto, que conste nuestro agradecimiento, tanto a la gente de la comunidad científica, a la gente del sector del mar, a los técnicos, a los grupos ecologistas, a todas aquellas personas que

participaron y que hicieron posible que se elaborase el informe que acaba de exponer el señor coordinador de la Comisión. Una vez que están expuestos los términos que en el informe se recogen, que coinciden con los objetivos que se marcaron en la subcomisión y que fueron además las razones por las que en el Congreso se aprobó la constitución de la misma, manifestamos nuestra satisfacción por haber conseguido que el informe refleje justamente aquellas cuestiones por las que la subcomisión fue creada y que son consideraciones sobre cómo actuar en una catástrofe de estas características y propuestas al respecto de cómo actuar, tanto desde el punto de vista de la prevención de estos accidentes como desde el punto de vista de las actuaciones medioambientales, etcétera.

Se recogen medidas que nosotros compartimos y que están relacionadas con la legislación internacional del derecho marítimo y con una serie de actuaciones que nosotros entendemos que el Gobierno del Estado debe llevar a cabo, para impulsar políticas de modificación en esta legislación así como en la propia legislación existente en el Estado español; modificaciones orientadas a prevenir los accidentes marítimos, como el ocurrido en el caso del buque Prestige, y también para partir de las mejores condiciones para actuar una vez que el accidente se produzca. Nos parecen medidas importantes en cuanto a las actuaciones de la Administración y para tener en cuenta a todos aquellos sectores implicados en un accidente de estas características en el gabinete de crisis desde el primer día, partiendo de la base de que ese gabinete de crisis debe contar con los expertos necesarios para asesorar debidamente a los técnicos y a los políticos que tienen que tomar decisiones, de manera que sean lo más correctas posibles y que lo que se haga no conduzca a una catástrofe como ocurrió, volvemos a repetir, con el accidente del Prestige.

No obstante nuestro acuerdo con lo que recoge el informe, presentamos unos votos particulares con la idea de que puedan ser aprobados en esta Comisión e incluidos en el informe elaborado por la subcomisión por distintas razones. Presentamos al apartado 9, a los considerandos, y al apartado 11, de propuestas, porque entendíamos oportuno, cuando estábamos discutiendo el informe, que estas propuestas que nosotros hacemos estuvieran incluidas en el mismo y no sabemos si por error o por lo que fue la propia elaboración del Informe estos apartados quedaron fuera. Tanto la propuesta de considerando que hacemos y que menciona la importancia de la pesca en la economía gallega como lo que tiene que ver con los fondos pagados por las Administraciones públicas a los titulares de los derechos de pesca, nos parecen interesantes y pensamos que se deben aportar al documento; además, entendimos en su momento que había acuerdo para que esto fuera incorporado. Pero, por las razones que fuera, en el repaso que nosotros hicimos del informe, no lo hemos encontrado.

La propuesta que hacemos después del punto 7 del apartado 11, y es una propuesta, es que es necesario que el Gobierno cree un organismo o ente con función coordinadora con las distintas entidades investigadoras, a fin de una mayor optimización de las investigaciones científicas. También lo hacemos porque nosotros interpretábamos que había acuerdo para incluirlo en el informe; fue algo que plantearon yo diría que el 99,99 por ciento de las personas que intervinieron en la subcomisión, incluida la comunidad científica. Independientemente de que no había consideración al respecto de la necesidad de crear un ente único de investigación científica, sí se consideraba necesaria la coordinación de todos los organismos que en investigación están trabajando, de tal manera que pudiera crearse el protocolo correspondiente y la coordinación necesaria para actuar en cualquier tipo de crisis o situación en la que fuese necesario poner en práctica las conclusiones de las investigaciones hasta ahora elaboradas.

Nuestra propuesta al apartado 12, que es añadir dos nuevos puntos, 36 y 37, la hacemos porque nosotros entendimos, y en la última reunión de la subcomisión nos pareció que quedaba claro, que había acuerdo en incluir en el informe la necesidad de profundizar en la reforma del derecho marítimo privado del Estado español, fundamentalmente la Ley General de Navegación, que es lo que dice la propuesta que hacemos de esa inclusión de un apartado 36. El apartado 37 dice que se considera oportuno instar al Gobierno a modificar la Ley 48/2003, del Régimen Económico de los Puertos, e introducir los cambios que se han producido desde el año 1992. Entendíamos que había acuerdo para introducirlo en el informe, nos parece importante que fuese así, y en la medida en que en la comprobación que hacemos del informe, podemos estar equivocados pero creemos que no, no estaba, lo presentamos como voto particular.

Del mismo modo presentamos un voto particular con propuestas dirigidas al sector pesquero y marisquero. Es, digamos, una refundación de las propuestas que presentábamos en nuestro informe para que se discutieran en esta Comisión, pero sobre todo para llegar a acuerdos, incluso para poder llegar a una transacción con los otros grupos, si eso era posible. Nuestra propuesta fue una demanda reiterada y muy bien elaborada por parte de los representantes del sector pesquero y por lo tanto nos parece conveniente que se recoja en el informe, entre otras cosas porque insta al Gobierno a la colaboración con la Xunta de Galicia en políticas de impulso del desarrollo, tanto de la pesca de litoral como del sector marisquero.

Paso ahora a explicar otros votos particulares que entendemos que deben recogerse en el informe. Si bien desde algún punto de vista se puede entender que no forman parte de los objetivos que se marcaron para esta Comisión, que eran la prevención y las medidas para en el futuro actuar en las mejores condiciones en un accidente de este estilo, nosotros pensamos que las propuestas que hacemos al apartado 2, la respuesta del informe. aunque pueda entenderse que no, tienen que

ver con lo que no debe volver a ocurrir y por lo tanto deben tener su consideración en el Informe. Los presentamos de una manera sucinta, pero entendemos que pueden ser asumidos por todos los grupos políticos, porque desde nuestro punto de vista recogen una realidad que ocurrió, sin que pretendamos en absoluto ningún tipo de petición de responsabilidad a estas alturas, después de tanto tiempo, entre otras cosas, ya lo hemos dicho repetidamente, porque la sociedad ya asumió con sus decisiones a la hora de votar para elegir a sus gobiernos la demanda de responsabilidad política que hubo, que entendemos algunos que hubo en aquel momento. Aún así, sería conveniente que se incluyera en el informe que se vivieron circunstancias difíciles, que desde el inicio de la crisis por el accidente del Prestige la Administración central no puso en práctica todos los mecanismos establecidos en el protocolo del plan de emergencia, algo de lo que quedó constancia por las distintas intervenciones de los comparecientes, algo que fue real y que pensamos, insisto, que debe incluirse porque no debe volver a ocurrir: No se estableció colaboración ni coordinación con la Xunta de Galicia y se marginó a la comunidad científica gallega y a los técnicos marítimos, que tenían gran experiencia, y que, como quedó demostrado en la subcomisión por sus comparecencias, estaban a disposición de la Administración para aportar sus conocimientos. La marginación, que desde el inicio del accidente del buque Prestige existió por parte de la Xunta de Galicia, y su ausencia en los días posteriores en la gestión de la crisis, evidenció la necesidad de que las competencias en materia de salvamento marítimo y marítimo-terrestre deben ser ejercidas por el Gobierno gallego. En este sentido, la justificación que en su momento se hacía para que la Xunta de Galicia no tuviera una participación más activa, independientemente de valoraciones de que aparte de esto podían tener otras actitudes, era que no tenían competencias en la cuestión marítimo-terrestre y en el salvamento marítimo, y, por tanto, la responsabilidad de la actuación correspondía al Estado. Entendemos, y por eso nuestra propuesta de considerando anterior, que, aún siendo así, se debieron aplicar medidas de coordinación con la Xunta de Galicia y trabajar coordinadamente para que la Administración que mejor conocía el medio en el que se producía el accidente pudiera actuar. Fue una constante en las intervenciones que plantearon sus propuestas en la subcomisión del Prestige, la convicción de que se cometieron algunos errores en la gestión del accidente. No planteamos en nuestra propuesta si fue o no un error el alejamiento del barco, pero sí que hay un reconocimiento unánime de que hubo errores. Yo, creo que se reconoció por unanimidad que hubo errores en la gestión del accidente y que estos se derivaron en algunos casos por la falta de consideración que se tuvo de las opiniones de la comunidad científica y técnica.

Hay un apartado en la propuesta que nosotros hacemos que nos parece conveniente que esté en el informe, y es la actitud que se tuvo respecto de la información a la sociedad. Nosotros entendemos que la pretendida intención del Gobierno de minorizar o de evitar que se conociese la realidad del accidente en la sociedad en general hizo que no se informara correctamente, y lo decimos o lo exponemos lo más — valga la redundancia— correctamente posible. Realmente lo que habría que decir es que hubo una gran manipulación informativa. No lo decimos así, pero sí entendemos que debe aparecer algo en el sentido de que no debe volver a ocurrir que las informaciones que se den a la sociedad sean con ocultación o con información sesgada, para que no se vuelva a producir la situación de crispación social que se creó con este accidente y que fue motivada más por la información que se nos estaba dando, que considerábamos que era manipulada y que trataba de engañar a la sociedad.

El señor **PRESIDENTE:** Señora Fernández Davila, le ruego concluya, por favor.

El señor **FERNÁNDEZ DAVILA:** No lo decimos en esos términos, señor presidente, pero nos parece que debería estar ahí. Igual que nuestra propuesta de conclusión al punto 12, en correspondencia con la consideración anterior, 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 de salvamento marítimo y marítimo-terrestre al Gobierno gallego.

El señor **PRESIDENTE:** Corresponde el turno de la presentación y defensa del voto particular del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds y tiene la palabra para ello su portavoz, el señor Llamazares.

El señor **LLAMAZARES TRIGO:** Nosotros consideramos que si bien la subcomisión y el informe eran y son necesarios, sin embargo, en nuestra opinión, están todavía afectados por las consecuencias de la marea negra. Es decir, la marea negra, no solamente tiene efectos ecológicos, económicos y también psicológicos, sino jurídicos y políticos. Y en este caso, el informe está condicionado en buena medida por esos efectos jurídicos y políticos. En ese sentido, nosotros consideramos que el análisis que hace el informe es manifiestamente mejorable. Confunde, en nuestra opinión, causas y factores de riesgos, lo hace voluntariamente, y eso lleva a que las medidas que plantea este informe, con ser todas ellas medidas positivas, son tan profusas y tan extensas que pierden intensidad en lo que podríamos denominar las medidas fundamentales para abordar la catástrofe y para que esta catástrofe no se produzca en el futuro.

En primer lugar, en relación al análisis. En nuestra opinión, nos encontramos ante un análisis sobre la causa o las concausas de la catástrofe del Prestige, complaciente y justificativo de la Administración, un análisis que podríamos denominar el análisis del vals de Strauss;

aparentemente un análisis brillante, pero vacío de contenido. Porque, como decía antes, no se puede atribuir a las causas de la catástrofe del Prestige una serie de elementos en los que no hay ni siquiera una jerarquización de los mismos. Nosotros pensamos, por el contrario, que hay una causa principal y probablemente también una causa última de la catástrofe y que lo demás son factores de riesgo de la crisis. Es decir, para nosotros la causa principal de la catástrofe, que se elude voluntariamente en el documento, es la orden de alejamiento y hundimiento del buque. Ahí está la causa que transforma un accidente marítimo, por otra parte, no excepcional, en unas condiciones tampoco excepcionales, en una catástrofe sin precedentes. Pero claro, decir esto, que ha sido en nuestra opinión motivo común de las intervenciones de los expertos, es atribuir una responsabilidad política al Gobierno de entonces, y es atribuir una responsabilidad jurídica a la Administración. Y eso, como dije antes, todavía afectados por la marea negra, parece que no lo podemos hacer. No podemos jerarquizar las causas, no podemos distinguir entre causas y factores de riesgo. Porque el informe dice que la causa principal fue el grado de corrosión del buque. Eso podemos decir que fue un factor de riesgo. El 60 por ciento de los buques de esas características están bajo bandera de conveniencia, una parte de ellos tienen un segundo registro, pero este buque concreto, el Prestige, contaba con todos los certificados necesarios para navegar. Es decir, no era un cascarón, no era un buque fantasma, tampoco era un buque chatarra, era un buque en las condiciones del 60 o el 70 por ciento de los buques que de alguna manera pasan por nuestras costas con cargas tan peligrosas como esta. Por lo tanto, eso que puede ser un factor de riesgo, no es la causa principal de la catástrofe. Ni siquiera es la causa principal de la catástrofe las maniobras previas al hundimiento por parte del salvamento marítimo. Hay un factor de riesgo que también se elude en el informe, que es la negociación que tiene lugar entre el remolcador y la compañía del buque para llegar a un acuerdo económico en torno al remolque. Esa negociación que transcurre a lo largo de horas, en nuestra opinión, es un factor de riesgo adicional en el accidente, pero no explica la catástrofe. La catástrofe se explica por la decisión que toma el Gobierno de entonces de alejar el buque hasta que se hunda. Entre las 17 y las 18 horas del 13 de noviembre de 2002 el director general de la Marina Mercante, máxima autoridad marítima española, ordenó el alejamiento del 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 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 del 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 para gestionar el accidente y sus consecuencias, ni se elaboró en ningún momento el preceptivo plan operativo. Ahí, en nuestra opinión, es donde está la causa determinante de la catástrofe, que se elude por parte del informe, y no se elude como consecuencia de una falta de conocimiento, se elude como consecuencia de una situación que podríamos denominar razón de Estado, que se antepone a la verdad. La razón de Estado, la defensa de la Administración española en el ámbito judicial se antepone a la verdad y en este caso a la determinación de la causa primordial, de la causa última del accidente del Prestige. En nuestra opinión, es uno de los agujeros más importantes, una de las vías de agua más importantes de este informe, que en esta materia parece un queso de gruyere. En los temas más importantes aparece la vía de agua o aparece el vacío y no la sustancia, no la causa principal. Se produce, por tanto, un desequilibrio en las medidas. Se plantean una serie de medidas muy importantes —nosotros lo consideramos así, medidas necesarias—, pero no hay jerarquización en las mismas. De tal manera, que se encuentra prácticamente enterrada, entre otras medidas, la medida fundamental que deviene de la causa que transforma el accidente en catástrofe. Es decir, si la causa que transforma el accidente en catástrofe es el funcionamiento de la Administración, la medida fundamental debe ser la transformación estructural de la Administración marítima. Pero como el informe elude esa causa, en consecuencia, las medidas que se proponen son, muy amplias, pero no tienen jerarquización y no afectan, en nuestra opinión, a lo fundamental. Por eso, en nuestro voto particular planteamos una serie de medidas que nos parecen muy importantes y que tienen que ver, como decía antes, con las básicas del accidente.

En primer lugar, nosotros proponemos que se modifique la Ley de puertos y se cree una entidad única que aúne la totalidad de las competencias relativas a salvamento y seguridad marítima, las competencias del Estado: protección del medio ambiente y control de rutas marítimas. Creemos que ahí es donde está la causa principal del accidente y, por tanto, debe ser la iniciativa principal. El documento plantea mecanismos de coordinación, mecanismos de integración, sistemas. Nosotros creemos que la unificación es ineludible al modelo de las Coast Guard o de otras propuestas similares. El Estado tiene que dotarse de disposiciones legales que permitan que los capitanes de la marina mercante actúen con garantías. Por ejemplo, debiendo calificar como nulo el despido de dichos profesionales y demás trabajadores del mar, cuando el mismo tenga como causa sus actuaciones en orden a cumplimentar exigencias legales en

materia de seguridad marítima. Es decir, la inseguridad también en esa materia nos parece uno de los temas a abordar. En segundo lugar, creemos que deben garantizarse los trabajos, estudios e informes de la Comisión de investigación de siniestros marítimos. Esos trabajos en estos momentos no están garantizados, se realizan de parte por la propia Administración y se realizan en secreto. Nosotros creemos que para que sean útiles deben ser públicos y más equilibrados y objetivos. En tercer lugar, creemos necesario la aplicación de estándares técnicos rigurosos y uniformes en la totalidad de los servicios de inspección de las diferentes capitanías marítimas, así como mantener la actual estructura territorial y funcional de éstas. Creemos que es una de las medidas importantes a tener en cuenta. También creemos necesario tomar iniciativas en el dispositivo de separación de tráfico de Finisterre para que retorne a su configuración inicial, en nuestra opinión, mucho más segura que la actual. El Gobierno español promoverá también la realización de estudios epidemiológicos que permitan conocer y evaluar los efectos de exposición al fuel en la salud de los trabajadores, cuestión que nos parece de la mayor importancia. Por otro lado, deberá promover la 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 y en qué medida estos acuerdos privados limitaron la seguridad en esos momentos del salvamento marítimo. También, habría que dejar sin efecto las cláusulas de renuncia al ejercicio de acciones civiles y/o penales contenidas en los acuerdos indemnizatorios suscritos con particulares. Y habría que proceder a la reforma de la Ley Orgánica del Poder Judicial para que estos temas, desde el punto de vista de su investigación judicial, tengan la capacidad suficiente para llegar al fondo del asunto.

En definitiva, nuestro grupo parlamentario considera importantes las medidas que propone el informe, embargo, estamos claramente insatisfechos con respecto a los vacíos en el análisis del Informe, con respecto a las responsabilidades de la Administración española. Y, por último, pensamos que las responsabilidades políticas no caducan en el momento electoral. Es verdad que el momento electoral sanciona desde el punto de vista político la gestión de un Gobierno, pero las responsabilidades políticas no caducan, sobre todo cuando nadie ha asumido ninguna responsabilidad. En nuestra opinión, hay responsabilidades y debería haber una reprobación política en esta materia a la Administración de entonces, por parte de la subcomisión.

Esta es nuestra posición, que vamos a defender a través de esta enmienda o este voto particular, y en relación con el informe marcaremos también nuestras diferencias con respecto al mismo.

El señor **PRESIDENTE:** Corresponde el turno al Grupo Parlamentario Popular. Para la presentación y defensa de su voto particular tiene la palabra el señor Fernández de Mesa.

El señor **FERNÁNDEZ DE MESA DÍAZ DEL RÍO:** El Grupo Parlamentario Popular cree que durante estos meses de trabajo de la subcomisión del Prestige se ha hecho un trabajo serio y responsable por parte de los grupos políticos que hemos asistido mayoritariamente a las sesiones de la subcomisión; por tanto, entendemos que, después de las comparecencias y de nuestras aportaciones, la subcomisión ha cumplido perfectamente el motivo para el cual había sido creada, es decir, el estudio de las consecuencias derivadas del hundimiento del Prestige. Y yo creo que lo tratado ha ido mucho más allá y mucho más lejos, puesto que no solo hemos estudiado las consecuencias, sino las causas en muchas de las ocasiones, para poder llegar a las propuestas de resolución que hoy se presentan.

El Grupo Parlamentario Popular agradece de manera muy especial a todos los comparecientes que han prestado su colaboración y que han expresado libremente sus opiniones en relación con la catástrofe. Agradecemos también el trabajo ímprobo que están realizando los servicios de la Cámara para tratar de reorganizar la cantidad de papeles de los que nos hemos ido nutriendo. Nosotros creemos que el coordinador de la Comisión, nuestro compañero y diputado don Ceferino Díaz, ha hecho un trabajo importante y realmente encomiable, puesto que no es fácil coordinar un trabajo tan complejo, con una documentación tan densa como ésta. Entiendo que ha sido una exposición correcta, la del dictamen definitivo que ha presentado esta misma mañana. Lejos de cualquier pasteleo, no es más que el reconocimiento de una realidad, que yo creo que pueden compartir nuestra compañera del Bloque Nacionalista Galego, los propios compañeros del Grupo Socialista y, desde luego, los del Grupo Parlamentario Popular, que hemos sido los que hemos asistido realmente a los trabajos de la ponencia.

De todas formas, señor presidente, el Grupo Parlamentario Popular, que podría estar de acuerdo en la inmensa mayoría del texto presentado por el coordinador de la Comisión, ha introducido una serie de matices que entiende que podrían dejarse al margen de lo que es el texto final, puesto que todos aquellos apartados que encierren algún juicio de valor sobre temas que, cuando menos, pueden ser cuestionables, podrían quedar al margen de un texto que yo creo que está bastante consensuado entre los grupos políticos de la Cámara.

Son importantes las medidas paliativas que se estudian de cara al futuro, pero son mucho más importantes las medidas preventivas, teniendo en cuenta que no existen dos catástrofes de ningún género, y tampoco marinas, que sean iguales. Aquí ni se podrían haber aplicado los protocolos del Urquiola, porque no existieron; ni los de Casón, porque no existían, ni los del Mar Egeo, porque no existían. Y aunque hubieran existido, no se podían haber aplicado porque la catástrofe del Prestige nada

tiene que ver ni con la del Casón ni con la del Mar Egeo ni con la del Kart 5, ni siquiera con ninguna de las que más se nos pueda parecen a la misma.

Yo creo que se ha puesto de manifiesto por los diferentes comparecientes que sí había protocolos, que hubo que hacerlos ad hoc para las situaciones que se iban presentando y que, en todo caso, como decía el hoy jefe de la Demarcación de Costas de Galicia, nombrado por este Gobierno, era prácticamente imposible en ocasiones llegar a coordinar los trabajos de más de 13.000 personas en una zona trabajando al mismo tiempo y, desde luego, hacer la distribución y que todos tuvieran todo el material al mismo tiempo y en el momento adecuado, cuando nos vimos desbordados por la gran afluencia de voluntarios y de trabajadores, llegándose a repartir más de 3.890.000 equipos de trabajo. El Grupo Parlamentario Popular realiza una valoración positiva del trabajo que hemos realizado entre todos.

Sí queríamos hacer algunas puntualizaciones sobre las propuestas de resolución que se presentan tanto por el Grupo Parlamentario Socialista, que el Grupo Parlamentario Popular va a asumir prácticamente en su totalidad, lo mismo que las propuestas de resolución de cara al futuro, Bloque Nacionalista Galego, que asumimos también, así como las de Izquierda Unida. En lo que no coincidimos es en los considerandos que hacen juicios de valor sobre lo que pasó en la catástrofe. Simplemente, como un mero perfil o una síntesis de lo que ha explicado la portavoz del Bloque Nacionalista Galego, decir que no se estableció una colaboración con la Xunta de Galicia, a nosotros nos parece que no es cierto. Se puede tener otra opinión, pero precisamente en virtud del convenio firmado en el año 1991 entre el ministro Borrell y el presidente de la Xunta, Manuel Fraga, el primer helicóptero que acude al salvamento del buque Prestige es un helicóptero de salvamento de la Xunta de Galicia. Y decir que no ha habido colaboración entre la Xunta de Galicia y la Administración General del Estado no lo pone de manifiesto las reuniones que se mantuvieron del organismo rector que se crea a las cinco de la madrugada del día 14 de noviembre del año 2003 en su primera reunión, la segunda reunión a las 10:30, la tercera reunión a las 13 horas, la cuarta reunión a las 18:30, la quinta reunión al día siguiente, con este mismo sistema, a las que acuden la Subdirección General de Protección Civil de la Xunta de Galicia, la Consellería de Pesca de la Xunta de Galicia, la Consellería de Medio Ambiente de la Xunta de Galicia, la Delegación Provincial de Medio Ambiente de la Xunta de Galicia, el jefe del Servicio de Calidad y Evaluación Medioambiental, el jefe del Servicio de Conservación de la Naturaleza, el subdirector general de Protección Civil y un largo etcétera de cargos de la Xunta de Galicia, integrados en ese organismo rector, cuyas actas pongo a disposición de la Comisión, e incluso están en el juzgado de Corcubión a disposición de la propia diputada del Bloque Nacionalista Galego.

El que no hubo contactos con la comunidad científica no exime en modo alguno que no haya habido, porque no estaba así establecido, otro tipo de contactos y no haya habido otro tipo de asesoramientos externos, aunque yo aquí también me gustaría tomar las palabras de la ministra de Fomento actual, en las catástrofes del Siempre Casina o del O Bahía, que cuando fue preguntada por qué no había habido algún tipo de asesoramiento externo —y yo comparto con ella sus aportaciones— dijo que para técnicos, los del Ministerio de Fomento, que era personal cualificado, bien ingenieros navales, bien marinos mercantes, con muchos años de experiencia más una oposición realizada, conocimiento exacto de la situación e imparcialidad y defensa de los intereses públicos frente a quienes podrían tener otro tipo de intereses. ¿Quiere decir ello que no se tiene por qué contar con asesoramiento externo? No. ¿Quiere decir ello que se puede descalificar la actuación de ingenieros navales, de marinos mercantes, con años de experiencia, con oposiciones ganadas, con miles de días de mar en sus espaldas, se puede descalificar sus actuaciones? Pues yo digo que tampoco, radicalmente tampoco. Por ello es bueno saber que además de todo lo que se diga, tenemos en nuestras manos —y se tenían en aquellos días— informes importantísimos, por ejemplo, de la Asociación de Ingenieros Navales y Oceánicos de España, que decían que la decisión de alejar el buque de la costa todo lo posible fue la más acertada, dado que no era factible trasegar la carga del fuel. Lo mismo que dice el Colegio Oficial de Marina Mercante en nota de prensa, referente a la actuación del Ministerio de Fomento en este accidente, debe señalarse que la prioridad del rescate y el salvamento de las vidas se consiguió plenamente; solo el incumplimiento de las inspecciones del MOU de bandera de conveniencia de Bahamas, a la que pertenece el Prestige, tuvo 57 detenciones de barcos por deficiencias graves en el año 2001, y en cuanto al buque y su cargamento de fuel, no obstante las alternativas planteadas en la búsqueda de la mejor solución, todo indica que la maniobra de alejamiento del Prestige de la costa era la más adecuada. Y hay un largo etcétera, pero es importante saber también lo que dice, no Michel Girin, que puede que sea ya un científico francés al que todo el mundo tenga ya demasiado oído, pero es que hay otros, como Germain Ghorbal, que dice que la decisión de España de alejar el barco es perfectamente razonable. Por si todo ello hubiera sido poco, hay que leer lo que en aquellos días se dijo. El responsable de Universe Maritime, firma gestionadora del Prestige, dijo en declaraciones al diario *La Voz de Galicia,* con toda claridad: ¿pero qué dársena va a querer recibir a nuestro barco? Si todo ello fuera poco, señorías, la Ley de Puertos del Estado de la Marina Mercante, los reales decretos concordantes con esa ley y, lo que es más importante, el simulacro del año 2001, realizado en las costas precisamente al frente de Finisterre, en las costas gallegas, establece en sentido contrario a lo que expresa Izquierda Unida, porque, o falta a la verdad o desconoce el docu-

mento, cuando el barco que colisiona con el carguero, que es un petrolero, tiene daños estructurales, la orden del simulacro del año 2001 es alejarlo barco a la mar en lugar de meterlo en puerto. Todos estos son datos incontestables, absolutamente incontestables, por eso no entendemos que se siga incidiendo en algunas cuestiones que realmente no tiene ningún sentido seguir realizando.

En cuanto a la manipulación informativa, tengo que decir, primero, que hubo dos ruedas de prensa diarias en las que se explicaba absolutamente todo lo que estaba pasando, más de 600 entrevistas en una semana en directo en los medios de comunicación, y lo que es mucho más importante, el segundo día, el helicóptero Helimer Galicia, con el director general de la Marina Mercante a bordo trasladó a todos los medios de comunicación nacionales, internacionales, prensa escrita, radio y televisión, que podían sobrevolar la zona de la catástrofe y ver la magnitud de la misma. Yo creo que son datos incontestables. El señor Steven Asken se mostró bastante seguro de que el barco no iba a hundirse, y yo me hago una pregunta ¿estaba mintiendo o era la realidad que se iba produciendo en cada momento y en cada paso que se iba dando? Reconoció que al menos uno de los tanques del Prestige estaba dañado, pero aseguró que los daños medioambientales quedarían reducidos al mínimo. ¿Estaba mintiendo o estaba realmente viendo que las medidas que se estaban tomando podrían minimizar los efectos de una catástrofe? Ésta es la realidad. Ni ha habido manipulación ni minimización, y yo podría remitirle la trascripción literal de las ruedas de prensa, de las notas de prensa que se dieron desde el Ministerio de Fomento y verían cómo esto no se ajusta a la realidad.

Nosotros vamos a apoyar todas las propuestas de resolución, salvo una o dos que presenta Izquierda Unida. Porque aunque sean extensas, señor Llamazares, las propuestas de resolución presentadas y tengan demasiada intensidad —creo que es la palabra que ha dicho— yo creo que no deben de asustarnos, porque realmente hay que tener presente que con los trabajos de esta subcomisión no solo se han estudiado las consecuencias derivadas de la catástrofe del Prestige, sino que se han tenido en cuenta otro tipo de catástrofes y se van a poner en práctica una serie de cuestiones que van a ir más allá de lo que es la solución de un problema como el que hemos tenido, porque realmente otra catástrofe marítima que vaya a haber no se va a parecer en nada ni a la del Prestige ni a la del Casón ni a la del Mar Egeo, ni muchísimo menos a la del Urquiola. Por tanto, las medidas que aquí se han propuesto, que son medidas preventivas pero que realmente en el momento en el que sucedan habrá que actualizar protocolos para el caso concreto —no sirven los que estén publicados desde hace tiempo— son muy importantes, sobre todo teniendo en cuenta que ha habido aportaciones de todos los grupos políticos en función de las experiencias que han ido teniendo.

Yo creo que hay una obsesión, que es la de la orden de alejamiento, y yo voy a explicarle cuáles han sido esas razones. Mire usted, en el primer momento, en el momento del *mayday!* del capitán del barco, cuando dice: *we are going to capsize*, que es lo que se recibe a través del centro zonal, inmediatamente se transmite a la Dirección General de la Marina Mercante. Y cuanto ésta oye que el capitán, que es el único referente de lo que está pasando, dice que nos estamos volcando y hundiéndonos, *we are going to capsize*, el director general de la Marina Mercante dice: pues que se aleje lo más posible y que se hunda lo más lejos posible. Ese es el primer momento, sin que nadie designe un rumbo errático porque el barco está sin máquinas y a la deriva, se acerca hasta dos o tres millas de Muxia, en esa dirección viene el barco empujado por la marea, las corrientes y los vientos; la segunda cuestión, cuando se encuentran a las dos o las tres de la mañana el barco a dos millas, prácticamente encima del puerto de Muxia, y cuando se consigue hacer firme el remolque, lo que se dice es que en lugar de dejarlo embarrancar, sepárese el barco de la costa y ya veremos lo que se hace. Y luego están los informes técnicos, que dicen que es imposible realizar un trasiego de la carga, primero, porque el barco venía con los serpentines apagados y el fuel venía completamente frío, y hay aquí un informe que dice que también es prácticamente sólido, por mucho que se haya querido ridiculizar este tema, y entonces es cuando se adopta la decisión, pasadas ya las horas de alejamiento, de que vistos todos los informes de los que se dispone, de alejar el barco a 120 millas. En función ¿de que? De que esas 120 millas permiten cualquier tipo de operación de rescate del helicóptero que tenga que realizarlo, porque había personal a bordo; y en segundo lugar, del simulacro del año 2001, que yo le pasaré, si quiere, al señor Llamazares para que vea que la decisión adoptada es la separación del barco; en tercer lugar, del ejemplo cercano reciente en el que se puede ver algo similar, que es el Kart 5, en el año 1991, con el señor Lobeto de director general de la Marina Mercante y el señor Borrell de ministro de Fomento, cuando el Kart 5 es alejado de la costa canaria, precisamente para que no pudiera meterse en ningún puerto. Esa es la medida tomada, en función de la Ley de Puertos del Estado y en función de las máximas garantías para la propia costa gallega y española. Y yo me pregunto ahora ¿puede creer alguien que defiende más los intereses públicos españoles el capitán Mangouras, Universe Maritime, los abanderamientos de Las Bahamas, Smith Tak o Smith Savage, que vienen a cobrar un rescate del barco, que la Administración Pública española? ¿Alguien puede llegar a pensar eso? Nosotros no, de ninguna de las maneras. Por tanto, yo creo que es muy importante saber lo que políticamente se busca o lo que realmente se quiere achacar como conclusión y aprendizaje de cara al futuro.

El señor **PRESIDENTE:** Le ruego termine, señor Fernández de Mesa, porque su tiempo está concluido.

El señor **FERNÁNDEZ DE MESA DÍAZ DEL RÍO:** Concluyo inmediatamente, señor presidente.

Termino diciendo, señor Llamazares, que los certificados necesarios para navegar los tenía, probablemente, ¿pero usted ha visto los informes del Ministerio de Fomento del año 2005? Le voy a leer, uno de ellos —año 2005, ya no es Administración del Partido Popular—. El informe de ABS, de mayo de 2002, que cubre la última inspección anual, afirma que se examinaron las tomas de carga o descarga por proa o por popa, encontrándolas en estado satisfactorio. Sin embargo, el buque carecía de tomas de carga tanto por la proa como por la popa. Esto es determinante y es el propio Ministerio de Fomento, en el año 2005, el que dice que, en opinión de la Administración española puede afirmarse que la cadena de errores, omisiones y negligencias de la inspección del buque Prestige fueron determinantes de la condición crítica en la que se encontraba y las consecuencias del desenlace final; año 2005. Señor Llamazares, usted es médico y me imagino que para dar el alta a un paciente, por mucho que los análisis de sangre o por mucho que su estado general diga que está bien, si usted no es el que realmente ha ordenado, el que ha sabido y ha conocido que todos esos certificados tienen las mínimas garantías, usted no daría de alta jamás en su vida a un paciente. Porque hay una cierta responsabilidad, y usted seguramente no tendría por qué asumir que personas de las que no se fía estuvieran dando unos informe que al final a lo mejor no se compadecen con la realidad y podemos tener una catástrofe como ésta.

Termino, señor presidente, diciendo que entendemos que el trabajo ha sido importante y que, salvo las propuestas que hemos presentado, que son exactamente las que tiene el letrado porque realmente no se corresponden con las paginaciones, retiraríamos de las que ya hemos presentado la número 24, que se corresponde con la página 53; la número 29, en la página 58; y la número 30, que está también en la página 58. El resto las mantendríamos, porque eliminan aquellas apreciaciones subjetivas de lo que creemos que debe ser un texto aséptico para poder ser apoyado por todos los grupos políticos de la Cámara.

El señor **PRESIDENTE:** Corresponde en último lugar, dentro de la defensa de votos particulares, el turno al Grupo Parlamentario Socialista. Su portavoz, el señor Díaz, tiene la palabra.

El señor **DÍAZ DÍAZ:** Señor presidente, este portavoz entiende que este turno es un turno de defensa de votos particulares y al mismo tiempo de posicionamiento de votos particulares de otros grupos, porque no va a haber un turno nuevo. En consecuencia, vamos a hacer una explicación de nuestros votos particulares y también una aclaración de nuestra posición sobre los demás votos particulares para que la votación sea más clara.

En primer lugar, quisiera comenzar con una aclaración. Hay un elemento de controversia en este dictamen, que es la cronología. La cronología de la catástrofe o del siniestro es una aportación del Grupo Socialista y es una aportación que se hace como un elemento de apoyo para que se pueda interpretar el dictamen en otro lugar o en otro tiempo. Por ello, intentamos desde el comienzo que la cronología no llevara a juicios de valor ni juicios de intenciones. En la cronología intentamos recoger aquello que había sido noticia en prensa, fundamentalmente, por ello, estamos dispuestos a matizar todo aquello que contribuye a mejorarla desde el punto de vista objetivo, también incluso a suprimirla, pero el dictamen, si la suprimiéramos, quedaría sin un punto de referencia importante, no para nosotros, sino para otros que lo quieran interpretar.

Con esta filosofía inicial se entenderá que digamos que sí a algunas modificaciones en la cronología que va en esta línea y digamos que no a otras que abordan aspectos que no llegaron nunca a conocimiento de los miembros de la subcomisión, en cuanto ejercían como tales, por ser actuaciones gubernamentales que poco aportan a la hora de situar a los otros ante la valoración de la catástrofe. Me refiero fundamentalmente a aportaciones del Grupo Popular, referidas a aspectos que después comentaré, como serían, por ejemplo, las referencias al día 14 de noviembre, al 22 de noviembre, al 16 de diciembre y al 24 de enero. Por el contrario, pensamos que pueden integrarse, el 9 de diciembre, sin alusión al Gobierno —se da por sentado que es el Gobierno quien convoca—, y las del 3 y 15 de enero; la del Plan Galicia, por favor, no, no es éste el lugar, y ustedes lo saben. Se acepta por nuestra parte que se trate en la subcomisión la segunda parte del voto número 6. Y volviendo a los votos socialistas, en el apartado 11 hacemos una introducción para que quede claro que el proyecto Exeo debe seguir. En el apartado 6º hacemos una apuesta importante derivada de las enseñanzas de la catástrofe, una parte importante de la información en términos de oceanografía nos llegó de Portugal y Francia.

Para que esto no vuelva a ocurrir, pedimos al Gobierno la creación de una unidad de gestión permanente que elabore y facilite esta información. Al punto 6 tenemos también otro voto particular, instando al Gobierno a que, teniendo en cuenta las competencias de las comunidades autónomas, defina y active la puesta en marcha lo antes posible de un sistema nacional de respuesta, que será de aplicación en todos los casos de contaminación marina accidental en aguas de jurisdicción del Estado. Es una transacción al texto aprobado, coherente con el voto anterior. Partirá el nuevo plan de contingencia marina accidental, que debe ser actualizado, y los protocolos que sean necesarios. Esto es una corrección técnica, que debería ser aprobada por los demás grupos.

Al apartado 8 presentamos un voto particular, reforzando la necesidad de que el Gobierno del Estado colabore con la Xunta en la recuperación productiva del medio marino. Este tema está más explicitado en una transacción con el Bloque Nacionalista Galego sobre esta materia. Al apartado 7 presentamos también un voto

particular exigiendo al Gobierno que siga colaborando con la Xunta en la recuperación integral del litoral y de las rías gallegas. Este voto puede entenderse como una transacción a la primera propuesta del BNG en su apartado de pesca. Por último, para reforzar la valoración que compartimos de que es necesario formar en la lucha contra la contaminación en la zona afectada, instamos al Gobierno a que a través de Cepreco y el Instituto Social de la Marina, si aún le quedan algunas competencias, potencie el convenio existente entre estos organismos, abriéndolo a otros colectivos para la formación y sensibilización en estas materias en la zona afectada. Y hacemos una propuesta, que no es en sí una transacción pero sí una propuesta que nos parece coherente; tenemos escritos de diferentes colectivos científicos que nos dicen que hacemos referencia al CSIC pero no hablamos de la comunidad científica. Por eso, en dos apartados que se refieren al CSIC hablaríamos de la comunidad científica, para que nadie se sienta excluido. El Instituto Oceanográfico, por ejemplo, nos escribe diciendo: Señores, nosotros también hemos trabajado y, si se habla de comunidad científica, tenemos que estar todos. Si se menciona al CSIC, está únicamente un organismo que es respetable e importante pero no el único.

Voy ahora a referirme a los votos particulares de otros grupos. Los de CiU ya fueron transaccionados íntegramente en la subcomisión; del PNV, tampoco queda ningún pendiente. Respecto al BNG, en las cuestiones de pesca le ofrecemos una transacción que pensamos que recoge sus demandas. En lo que se refiere al apartado nuevo ofrecemos una transacción al primer considerando, al punto uno; al segundo considerando ofrecemos también un considerando y una propuesta; al apartado dos, proponemos respetar íntegramente el último párrafo y rechazar los restantes, por necesitar muchas matizaciones. El punto que aceptamos es el que se refiere al problema de la información, señora Davila —tiene usted toda la información—. A nosotros nos parece que este tema, señor representante del Grupo Popular, es un tema de controversia; pero uno de los elementos que tienen que reconocer, que fue clave en el clima que se creó en torno a la catástrofe, es el problema informativo. Es posible que el Gobierno de aquel entonces quisiera informar objetivamente, pero lo que sí está claro es que la información, la manera de transmitir la información creó confusión, e incluso —se lo digo yo, que estaba en una situación muy especial— llegó a crear miedo.

El Grupo Popular tiene una primera enmienda que no se planteó: catástrofe o siniestro. La verdad es que yo creo que es tarde para cambiar; para nosotros no sería problema decir siniestro, pero en estos momentos hacer cambios crearía problemas. El segundo voto particular, que ustedes no comentaron, pide que convirtamos todas las resoluciones en exigencias al Gobierno. De un golpe planteamos en una subcomisión más de 200 demandas al Gobierno, más demandas al Gobierno de las que se pueden hacer en proposiciones no de ley en toda una legislatura. Esto, la verdad, no nos parece muy serio, porque una constante bastante reiterada en sus intervenciones en la subcomisión era que las cosas estaban bien; si las cosas estaban bien, no puede haber tantos temas pendientes y es que a ustedes hasta les falta papel para presentar sus demandas. Por eso pensamos que usted, con buen criterio, no insistió, pero nosotros le decimos claramente que no. Entre otras cuestiones, porque en los considerandos, en las consideraciones, queda claro que hay un 70 por ciento, todas presentadas por nuestro grupo, que son demandas al Gobierno. Todos los grupos presentan demandas al Gobierno; otras demandas son a otras administraciones y a instituciones que tienen también autonomía y hay demandas incluso a la sociedad.

El voto número 3 no es aceptable; es un intento de críticar el pasado. Los votos 4 y 5 ya están explicitados. Con relación al número 7, es posible que la maniobra del capitán fuera errónea, pero no es pertinente; el accidente no se trata en este caso. Esta información además no es fruto del trabajo en la subcomisión, por eso no es integrable en el informe. Voto número 8; es posible que hablemos de una maniobra errónea, pero en todo caso no es trabajo de la subcomisión ni es admisible. Es criticable o es analizable el abandono del buque, del que se habla en el voto número 9, pero no es analizable en esta subcomisión. El número 10, nosotros pensamos que puede aceptarse. El número 11, no; se ven las cosas de forma diferente. Hubo problemas, hubo deficiencias, hubo hilillos, acéptenlo. Para el voto 12 ofrecemos una transacción. Con el voto 14 tratan ustedes de suavizar la situación; nosotros pensamos que no es necesario esa mención. Con relación al 15, ya se está haciendo un proyecto de cartografía de la plataforma continental, con la colaboración del Instituto Oceanográfico y el Ministerio de Medio Ambiente, dentro del proyecto Espace. El 16; ya se están haciendo los planes estratégicos de agricultura. 17, no. Del 18, dijimos que no es el lugar. El 19, que pretende suavizar la realidad, no. El 20, sí, es correcto técnicamente. El 21 ofrecemos una transacción. El 22, sí. El 23, 24, 25 y 26; no. 27, sí. 28, no. 29, no. 30, no. 31, sí. Y 32, no. Esta sería nuestra posición sobre los votos particulares del Grupo Popular.

Y, por último, respecto a los votos particulares de Izquierda Unida, yo quiero decir en primer lugar que esta Comisión no elude voluntariamente la causa del accidente. Las eludimos porque tenemos un mandato que limita el campo de estudio de esta Comisión. Yo, señor Llamazares, tengo que decirle que una parte de sus propuestas, que en otro tiempo también fueron nuestras, hoy están sub iúdice; hubo un tiempo para ese debate, el debate de las responsabilidades políticas, que no fue posible porque la mayoría de entonces no lo quiso. Pasadas las elecciones, cuando en noviembre de 2004 se acuerda la subcomisión del Prestige, se entiende que lo que la sociedad quiere no es saber lo que pasó, que ya lo sabe; no quiere responsabilidades, que ya las tiene; lo que

la sociedad demanda es conocer y reparar el daño causado, que se tomen medidas para que estas catástrofes no vuelvan a repetirse y que, de haberlas, su impacto sea controlado y sea menor. En esa línea quisimos trabajar en la subcomisión, aunque no siempre fue fácil, pues algunos pretendieron a toda costa dar brillo a un pasado que patrimonializaban. Con todo, el dictamen, con el esfuerzo de todos, es positivo, también para su grupo, que ve en él un gran número de objetivos compartidos, unos aportados por ustedes y otros que recogimos los demás y los sumamos al dictamen común. De sus votos, no podemos aceptar, en consecuencia, los que se refieren a causas y responsabilidades en torno al accidente, que son motivo de controversia y que, como decíamos, están fuera del objeto de estudio de esta subcomisión. Con todo, consideramos positivo sus aportaciones y les voy a decir en concreto lo que mi grupo estaría dispuesto a aceptar. En la página 3, en el apartado uno, introducción de los considerandos, que seguidamente se relacionan, aceptaríamos que el día 13 de noviembre de 2003, el buque con pabellón del Estado de las Bahamas, Prestige, número tal, sufrió una avería estructural que provocó una vía de agua en su costado de estribor. El resto de esos párrafos no los aceptaríamos y continuaría: en el momento de sufrir la avería inicial, el buque Prestige disponía de la totalidad... y se enumeran todas las certificaciones que tenía. La página 4, en consecuencia, también sería admitida. La página 5, excepto los últimos apartados, que comienzan: Que como consecuencia de la avería inicial… y el Capitán del buque… Esos dos apartados se suprimirían. En la página 6, suprimiríamos el apartado que comienza: Que por parte de las autoridades marítimas españolas… y el que dice: que, por el contrario, el buque Ría de Vigo… En la página 7, se eliminarían todos. La página 8 quedaría de la siguiente manera: que la premisa que guió la actuación de las autoridades marítimas españolas en relación con el salvamento del buque Prestige era la de alejar el buque de las aguas jurisdiccionales españolas. Y en el párrafo siguiente: el buque Prestige había recorrido en su deriva hacia Touriñan y por tanto lo haría a través de la zona que ya había sido contaminada por la grama inicial. O sea, el párrafo final del artículo 8. Y se tacharía: que resulte la actuación descrita, para poner: que resultaron (el último párrafo ya) afectados por los vertidos de fuel; esa frase iría completa. En la página 10 se eliminaría, en el tercer apartado, que comienza: Que la catástrofe del buque…, desde: y un óptimo desarrollo económico... Se eliminaría ese párrafo y el siguiente. De la página 11 quedaría únicamente el párrafo que dice: La crisis del buque Prestige ha puesto de relieve la necesidad de disponer… De la página 12, quedaría el párrafo: El Gobierno español…; se borraría: en el plazo de 6 meses adoptará las disposiciones; y se eliminaría: independientes; profesionales de la Administración y de reputada autoridad. Y se eliminarían los párrafos siguientes: el Gobierno español y el Gobierno español. De la página 13 quedaría el primer párrafo; se eliminarían los dos siguientes. Y de la página 14 se eliminarían todos los párrafos. Esta sería nuestra propuesta respecto a los votos particulares de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds.

Señor presidente, gracias por su benevolencia. Termina así nuestra inicial valoración.

El señor **PRESIDENTE:** Concluido el turno de defensa y presentación de votos particulares, en el turno de fijación de posiciones el señor Grau tiene la palabra por Convergència i Unió.

El señor **GRAU I BULDÚ:** Intervengo en nombre del Grupo Catalán de Convergència i Unió para fijar la posición sobre el informe resultante de los trabajos de esta subcomisión creada para estudiar consecuencias derivadas del hundimiento del Prestige. Nuestra participación no ha sido esencial para la determinación de estas conclusiones. El estudio que hoy se presenta para su aprobación ha sido un ejercicio parlamentario que abre la puerta a una serie de consideraciones que deberán ser para el futuro objeto de propuestas parlamentarias, objeto de consideración para determinadas actuaciones del Gobierno en foros internacionales y, lo esencial, para una toma de conciencia frente a un problema. Hoy, la memoria popular ha digerido ya en gran parte la catástrofe, quedan pocos rastros de ella, pero queda el sentir de que en un momento determinado se careció de la capacidad de respuesta efectiva. Digo esto sin ningunas ganas de establecer valoraciones ni de denostar el pasado reciente o no tan reciente. Estaría más contento si hoy se pudiera valorar la existencia de una sistemática de actuación frente a los accidentes de los petroleros, que pudiéramos tener en marcha mucho de lo que hoy solo son propuestas y que en esta legislatura ya no llegará ni a aprobarse.

Hemos constatado en las comparecencias la existencia de disparidades sobre la valoración del impacto ambiental, sobre determinadas actuaciones en el momento de la catástrofe y, posteriormente, en la evaluación de consecuencias posteriores sobre el medio marino. Y lo que es más importante, la persistencia del riesgo que supone el paso de los petroleros por el corredor de Finisterre. Varios de los comparecientes nos recordaron que cada 5 ó 10 años hay una catástrofe en las costas de Galicia, que las tres habidas han sido de calado muy distinto y que la del Prestige es la mayor, con mucha diferencia. Por ello esta subcomisión se ha justificado sobradamente. El relato del accidente y el de las maniobras posteriores nos ha llevado a la conclusión de no poder consensuar que las actuaciones fueran adecuadas; la posibilidad, y a mi modo de ver, la teoría del puerto de refugio por el momento no tienen marcado un periodo de ejecución. No forma parte ni de las propuestas de esta subcomisión y por lo tanto una vía de acogimiento o de abrigo para un barco dañado no es factible. Tampoco nos quedó cubierto lo contrario, es decir, el hecho de que ello no sea necesario. Lo que sí nos queda claro es la necesidad de una coordinación mayor que la que se tuvo en el momento del accidente. Para un ciuda-

dano residente lejos de Galicia, como puede ser un catalán, la percepción de los movimientos del barco hacia tierra y posteriormente hacia alta mar, con los consiguientes comentarios de la prensa, nos ha dejado mal sabor por la desprotección que se percibe por los ciudadanos. Durante seis días la agonía del Prestige, hasta su hundimiento, nos proporcionó en todos los medios noticias y comentarios en todos los sentidos. Nuestro grupo valora muy favorablemente las consideraciones del apartado 4, que aporta los considerandos sobre el transporte marítimo como una industria global y el peso jurídico que tienen las banderas de conveniencia sobre la aglomeración de registros en cinco Estados, del orden del 43 por ciento del total de la flota petrolera mundial. La suscripción por estos países de los convenios internacionales no va más allá del hecho de la firma y por lo tanto ahí está la merma de la capacidad de actuación jurídica que tienen los países que sufren los accidentes en estos casos.

Otro de los temas que se puso al descubierto en las comparecencias es la existencia de compañías y organismos de control técnico de los barcos que no permiten disponer de certificaciones que garanticen con total fiabilidad las condiciones de seguridad del barco. Esta situación se vio en el Prestige y fue determinante para ocasionar la partición del buque y la dificultad de su traslado; era un buque de 26 años, con una certificación ABS y abanderado en las Bahamas. La respuesta de los primeros días fue la insuficiencia de medios para afrontar la magnitud de la catástrofe y la falta de previsiones, que son circunstancias que solo posteriormente se fueron subsanando, como se reconoce en el informe de la catástrofe en el apartado 5.2. Ello nos lleva a la primera consideración sobre las recomendaciones de futuro y en consonancia con las propuestas que nuestro grupo ha presentado a esta subcomisión y que han sido incluidas en el informe: la coordinación. Hubo falta de autoridad decisoria a todos los niveles y posteriormente se ha visto la existencia de órdenes cruzadas y actuaciones bienintencionadas pero dispersas. El informe insta al Gobierno a una serie de actuaciones que deberían guiar nuestra actividad y la del Gobierno para establecer un protocolo más adecuado a estas actuaciones. Y queremos dar especial énfasis y nuestro apoyo decidido a la creación del libro blanco de la Marina Civil, que incluya, como dice muy bien el informe, los convenios, leyes y normas de cualquier rango que sean de aplicación en el mundo de la mar. Estamos de acuerdo con la valorización de la recuperación y la lucha contra la contaminación, así como con la sucesiva evaluación del impacto de la catástrofe sobre los recursos productivos. La recomendación de mecanismos de compensación ágiles y rápidos para el pronto pago de las indemnizaciones es también muy oportuno mencionarlo, aunque, en honor a la verdad, los pagos se realizaron puntualmente, una vez convenidas las líneas de ayuda, lo cual no fue tan fácil.

Falta una evaluación del impacto del siniestro, como se menciona en la primera recomendación del apartado 9, referido al impacto socioeconómico de la catástrofe. Debía ser un ejercicio de evaluación y centrado en el problema y sus consecuencias. Nuestro grupo presentó, en las comparecencias, como compareciente principal, a José Figueras, que tuvo un destacado papel en la valorización de la sensibilidad de los voluntarios como puntales del movimiento de solidaridad que se dirigió desde la sociedad civil hacia Galicia. Se puso al descubierto, con la llegada inesperada de los voluntarios, que no se podía actuar. A las necesidades del equipo y las necesidades de formación se sumaron las dificultades de alojamiento y en algunos casos hubo hasta una cierta confrontación. A ello sumamos que, en una catástrofe anterior en Francia, se solicitó que no fueran voluntarios porque no se les podía garantizar su seguridad laboral, que podían existir problemas de cierta intoxicación y que podían también existir secuelas de salud. Todo ello nos ha llevado a proponer que al más alto nivel, a nivel del órgano de dirección y coordinación de los trabajos, de dirección de la catástrofe, exista un responsable, un coordinador o gestor, como quieran ustedes llamarlo, de los servicios de voluntariado, para que se publicite su necesidad o no en los escenarios del desastre y esté en el primer nivel de decisiones de actuación.

Quiero terminar como he empezado recordando que esta subcomisión ha sido un trabajo político de estudio y de evaluación, que la ciudadanía espera de esta Cámara y de sus parlamentarios una toma de conocimiento de un problema no querido, de un mal sueño que ha llevado a la tristeza, a la inquietud y al desasosiego de muchos ciudadanos, que vieron en unos días desmoronarse su sistema de vida, que vieron que no había una vía de futuro y que esperaban mucho de la actuación del Gobierno y de la solidaridad ciudadana. Galicia ha sobrevivido a tres catástrofes, pero ninguna de ellas como esta última. Hoy debemos concluir que hemos aprendido la lección de que debemos actuar en consecuencia, que por el corredor de Finisterre no deben navegar barcos peligrosos y que no debe permitirse que sus responsables olviden las garantías suficientes para el cumplimiento de las normativas.

Nuestro grupo no ha presentado votos particulares a este informe porque ha visto incluidas en él las propuestas y por lo tanto daremos el voto favorable a su publicación.

El señor **PRESIDENTE:** Concluido el debate, me indica el letrado de la Comisión que es necesario, para ordenar las votaciones, ver las transacciones y las votaciones separadas que hay que hacer, tanto del dictamen como de los votos particulares, suspender la Comisión por un tiempo de unos quince minutos. Por tanto, a partir de las doce, en el momento en que estén ordenados todos los temas, se reanudará la sesión para comenzar las votaciones. **(Pausa).**

El señor **PRESIDENTE:** Se reanuda la sesión. Vamos a comenzar las votaciones. Aprovecho, dada la hora que

es, para orientarles sobre lo que queda por hacer. Después de la votación habrá un turno de explicación de voto para los distintos grupos parlamentarios que lo deseen y, posteriormente, pasaremos al segundo punto del orden del día, con una breve intervención y votación al final. No estoy en condiciones de decir ninguna hora con carácter orientativo; cuando se produzca.

Voy a ir despacio en las votaciones. Decirles, al efecto de la cuenta, que hay 36 votos ubicados en esta Comisión: 18 del Grupo Socialista, 15 del Grupo Popular, uno de CiU, uno de Izquierda Unida y otro del Grupo Mixto. Me refiero a los que estamos presentes; estamos trabajando con 36 votos. Voy a ir despacio, pero si hubiera alguna duda en alguna votación, hagan la indicación o la referencia antes de que se produzca, porque, una vez producida, todo es más dificultoso.

Vamos, por tanto, a votar los votos particulares de cada uno de los grupos que lo han presentado, comenzando por el Grupo Mixto. Va a haber concretamente seis votaciones.

La primera corresponde al párrafo primero del apartado 2, que lleva como título La Respuesta.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, tres; en contra, treinta y tres.

El señor **PRESIDENTE:** Queda rechazado.

Segunda votación. Párrafo 2 del mismo apartado 2, La Respuesta.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, tres; en contra, treinta y tres.

El señor **PRESIDENTE:** Queda rechazado.

Tercera votación. Párrafo tercero del apartado 2, La Respuesta.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, tres; en contra, treinta y tres.

El señor **PRESIDENTE:** Queda rechazado.

Cuarta votación. Párrafo cuarto del apartado 2, La Respuesta.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 21; en contra, 15.

El señor **PRESIDENTE:** Queda aprobado.

Quinta votación. Apartado XI, Propuestas.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 18; en contra, 18.

El señor **PRESIDENTE:** Como hay un empate, lo que funciona es la ponderación, el voto ponderado según la representación en el Pleno. Han votado de manera conjunta PP, CiU, Mixto e Izquierda Unida, que supone una cantidad ponderada de 168 votos y en contra 164, del Grupo Parlamentario Socialista. Por tanto, queda aprobado el apartado XI —Propuestas— del voto particular del Grupo Parlamentario Mixto.

Pasamos a la última votación de este voto particular —que es la votación sexta—, apartado XII.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, tres; en contra, 33.

El señor **PRESIDENTE:** Queda rechazado.

Con esto concluimos las votaciones correspondientes al voto particular del Grupo Parlamentario Mixto.

Pasamos al voto particular del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds. Tengo que plantear la votación tal cual me ha sido indicada y tal cual el documento que tienen los distintos portavoces de los grupos. Haremos dos votaciones. En primer lugar, sobre el texto distribuido, votamos todo lo que no está tachado. Por tanto, la primera votación corresponde al texto distribuido a los portavoces de los grupos parlamentarios, pero votamos solo lo que no está tachado.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 35; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE:** Queda aprobado.

En segundo lugar, resto del voto particular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, uno; en contra, 33; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE:** Queda rechazado.

Voto particular del Grupo Parlamentario Popular. Se van a producir nueve votaciones. En primer lugar, el voto particular que aparece como número 5 y que afecta a cuatro fechas, que concretamente son 9 de diciembre, 1 de diciembre, 3 de enero y 15 de enero.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 34; en contra, uno; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE:** Queda aprobado.

Segunda votación. Resto del voto número 5.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 15; en contra, 19; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE:** Queda rechazado.

Tercera votación. Voto particular referente a los apartados VI, XVI, XVII y XX.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra, 19.

El señor **PRESIDENTE:** Queda rechazado.

En tercer lugar, voto correspondiente a los apartados XXI y XXIII.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 35; en contra, uno.

El señor **PRESIDENTE:** Queda aprobado.

Votación número 5. Voto correspondiente al apartado XXVIII.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 34; en contra, uno; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE:** Queda aprobado.

Votación número 6. Voto particular correspondiente al apartado XXXI.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 33; en contra, uno; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE:** Queda aprobado.

Votación número 7. Corresponde al voto del apartado XXVII.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 15; en contra, 19; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE:** Queda rechazado.

Votación número 8. Corresponde al apartado XI.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 33; en contra, dos; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE:** Queda aprobado.

Por último, votación número 9. Resto del voto particular del Grupo Parlamentario Popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 15; en contra, 21.

El señor **PRESIDENTE:** Queda rechazado.

La señora **SAINZ GARCÍA:** Perdón, señor presidente. Nuestro grupo había retirado una serie de votos particulares. Como en el momento de iniciar la votación no se dijo, no sé si se ha tenido en consideración.

El señor **PRESIDENTE:** Se ha tenido en cuenta. Por último, dentro del apartado de votos particulares queda pendiente el del Grupo Parlamentario Socialista, que se vota en los términos en que se ha distribuido, en una sola votación.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 35; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE:** Queda aprobado.

Pasamos a las transaccionales, que se votan todas, de manera conjunta, en los términos en que han sido acordadas y repartidas a los distintos portavoces.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 35; en contra, uno.

El señor **PRESIDENTE:** Quedan aprobadas.

Votamos ahora el Informe y lo vamos a hacer en dos veces. En primer lugar, votaremos separadamente la parte que ha solicitado el Grupo Parlamentario Popular. Como todos los grupos la conocen, es innecesario leerla en su integridad. Clarifico: hemos votado los votos particulares, las transaccionales y ahora vamos a votar el Informe. El Informe incluye dos votaciones: en primer lugar, la parte del mismo que ha solicitado que se vote separadamente el Grupo Parlamentario Popular y, en segundo lugar, el resto.

Votación de la parte separada que ha solicitado el Grupo Parlamentario Popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 20; en contra, 16.

El señor **PRESIDENTE:** Queda aprobada.

Votación del resto del Informe.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 35; en contra, uno.

El señor **PRESIDENTE:** Queda aprobado.

Con esto hemos terminado las votaciones correspondientes a este punto del orden del día. Corresponde ahora una especie de turno de clarificación de voto. ¿Grupos que desean hacer uso de la palabra? **(Pausa).**

Por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra la señora Fernández Davila.

La señora **FERNÁNDEZ DAVILA:** Voy a explicar nuestro voto respecto al voto particular presentado por Izquierda Unida. Apoyamos parte del Informe y nos

abstuvimos en la otra parte por la siguiente razón. Compartimos la exposición que hace Izquierda Unida en su voto particular respecto de todas incidencias, actuaciones, negligencias… **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE:** Perdone, señora Fernández Davila. Yo comprendo la emoción tras una votación intensa y complicada, pero, para que la diputada pueda intervenir en condiciones aceptables, les ruego silencio, por favor.

La señora **FERNÁNDEZ DAVILA:** Decía que compartimos la exposición que hace el grupo de Izquierda Unida en su voto particular respecto a cómo ocurrieron los hechos en el accidente, tanto la cronología que hace como las condiciones en las que se encontraba el buque, y, en definitiva, todos los aspectos relacionados con las consideraciones en lo que a la gestión del accidente se refiere. Lo compartimos, pero nuestra votación de abstención es debido a que, teniendo en cuenta el objetivo de la Comisión, el informe se ajusta a ese objetivo que dio origen a la Comisión, y entendemos que estos apartados del voto particular de Izquierda Unida estarían de alguna manera inconexos dentro de lo que es el informe que acabamos de aprobar.

Por otro lado, nuestro grupo político, el Bloque Nacionalista Galego, en su momento solicitó en esta Cámara una comisión de investigación porque entendíamos que existía la necesidad de que se investigaran las responsabilidades políticas que ocurrieran —desde nuestro punto de vista ocurrieron— en la gestión de la catástrofe. En aquel momento la comisión de investigación no fue posible que se constituyera por no existir la mayoría adecuada para eso en esta Cámara, y posteriormente, dado el tiempo transcurrido desde el accidente, la única posibilidad de acuerdo para la creación de la subcomisión, que, al final, remata hoy su trabajo, era hacerla de acuerdo a los objetivos que se marcaron y que el coordinador de la misma explicó al inicio de esta Comisión. En ese sentido, nuestro grupo se ajustó a los criterios, vuelvo a decir, establecidos. Entendemos que el informe recoge las conclusiones que, de acuerdo a las distintas comparecencias que se solicitaron y que tuvieron lugar en esta subcomisión, sacaron los distintos grupos; que en el tema concreto del alejamiento del buque la Comisión como tal no puede manifestar una posición clara, dado que no fue un tema a tratar en la Comisión por ninguno de los comparecientes y, por lo tanto, es una opinión que tendríamos algunos de los miembros de esta Comisión, que en este caso, por parte de la representación del Bloque Nacionalista Galego coincide con la que aporta en su voto particular Izquierda Unida. Pero, por los antecedentes que yo acabo de comentar, nuestra postura es de abstención respecto a este voto particular, en el sentido de que, como dije anteriormente, quedaría inconexo dentro del informe. En todo caso, manifestamos nuestro acuerdo con lo que se relata respecto a los hechos ocurridos en el accidente del Prestige en el voto particular presentado por Izquierda Unida.

El señor **PRESIDENTE:** Por el Grupo de Izquierda Unida, el señor Llamazares tiene la palabra.

El señor **LLAMAZARES TRIGO:** Justificar únicamente que mi grupo parlamentario ha decidido votar no al informe, porque nosotros, siguiendo los símiles médicos, no creemos que el problema esté en la arteriosclerosis del mar, ni tampoco en la arteriosclerosis del barco, sino que hay una causa última que provoca lo que podemos denominar el ecocidio o la muerte, que en este caso es el alejamiento del buque; y sin esa causa última, las medidas que se toman son parciales. En ese sentido, no hay más que ver cómo las propuestas de medidas eluden en buena medida el cambio estructural de la administración marítima, que para nosotros es un aspecto esencial. En ese sentido, nuestro grupo parlamentario ha votado desfavorablemente el informe, quiero dejarlo claro, porque para nuestro grupo parlamentario, la subcomisión de trabajo tenía unos objetivos que conocemos. Ha habido comparecientes que han dicho unas cosas y otros que han dicho otras, pero nuestra convicción es que, sin conocer a fondo la causa principal, no se pueden abordar medidas de fondo para cambiar la situación. Esa es la distancia que tenemos con respecto al informe y por eso hemos votado negativamente.

El señor **PRESIDENTE:** Por el Grupo Parlamentario Popular, señor Fernández de Mesa.

El señor **FERNÁNDEZ DE MESA DÍAZ DEL RÍO:** El Grupo Parlamentario Popular ha realizado un voto de sentido común. Y yo creo que, durante estos últimos meses, en la subcomisión en la que hemos estado trabajando ha imperado el sentido común a la hora de realizar los trabajos, sobre todo de acuerdo con el postulado que tenía previsto y el fin último al que tenía previsto llegar esta subcomisión.

Yo quería dejar claras tres cuestiones. El Grupo Parlamentario Popular no ha votado a favor de aquellas cuestiones que realizaban juicios de valor y no ha pretendido introducir nada que no fuera acorde con lo que los diferentes ponentes han venido introduciendo en la catástrofe. Y voy a citar un tema muy concreto. El Grupo Parlamentario Popular no puede hacer ningún reconocimiento público a la Plataforma Nunca Mais, ninguno, y entendemos que, de la misma manera que nosotros no hacemos ningún reconocimiento público a la Plataforma Nunca Mais, tampoco se quiera introducir en el texto final que el 24 de enero de 2003 se produce un Consejo de Ministros en la ciudad de La Coruña que tiene unas repercusiones importantes. Por lo tanto, al margen de las posiciones personales o de las posiciones políticas que pueda mantener cada grupo político, hay ciertas cuestiones que, separándonos, no han sido al final objeto del debate.

Y yo quiero terminar diciendo tres cuestiones que son fundamentales. La primera, la de la separación o acercamiento del barco. En relación con eso se han presentado aquí propuestas importantes para que se modifique la legislación vigente en esta materia. En segundo lugar, la ubicación de puertos de refugio, que no solo pueden ser puertos vertedero, sino que además tienen que ser puertos que, estudiado por la Administración española y la Administración internacional, tengan compensaciones importantes. Y en tercer y último lugar, no nos olvidemos de los informes que están a disposición de la Cámara que se han presentado por los diferentes colectivos profesionales, que avalan la separación realizada.

En cuanto a la descoordinación, yo he hecho aquí por la mañana una exposición de alguna de las reuniones que se mantuvieron, teniendo en cuenta que se activa el Plan nacional de contingencias de manera inmediata y el Plan internacional, y teniendo en cuenta que no existía un plan territorial, que era lo que activaría el Plan nacional. Por lo tanto, se utilizó el PLATERGA y se coordinó con todas las administraciones lo que allí había. Cuestión distinta es que algunos de los comparecientes, y voy a citar simplemente a uno de ellos, el jefe de Demarcación de Costas, diga que 12 protocolos se pusieron en funcionamiento. En el mes de diciembre llegamos a tener cerca de 200.000 jornales de trabajo y llegamos a trabajar alrededor de 13.000 personas en diciembre, cuando fue más gente. ¿Que hubo falta de coordinación entre los trabajadores? Es lógico, pero hay que entender también que al dotar a 12.000 personas que había algún día —llegamos a tener 11.000 y 12.000 personas en las playas en diciembre— puede llegar a producirse algún tipo de descoordinación.

Otro apartado del que se ha hablado es el de la información. Miren ustedes, el representante de Convergència i Unió, que ahora no está, hablaba desde la lejanía. Yo quiero decirle que una cosa es lo que se dice y otra lo que se publica. Y yo recuerdo que aquí, si hay alguien que ha acuñado una frase para todos los españoles, ha sido el que entonces era vicepresidente del Gobierno, el señor Rajoy, lo de los hilillos de plastilina. Pero es que hay que hacer un reconocimiento público de lo que dijo aquí el señor Fiz, no, por cierto, cercano al Partido Popular, uno de esos científicos, en relación con esto. Y dijo: es que lo de los hilillos de plastilina lo acuñamos en el Atalante los científicos cuando el responsable de los investigadores intentó explicarle al responsable político lo que estaba ocurriendo y le dijo que eran como una especie de hilillos de plastilina. Es curioso, pero la expresión salió de nosotros —dijo este responsable—, no es original del ministro. Hay que hacer justicia con esas cosas también, porque después reitera: pues exactamente como unos hilillos de plastilina flotando y no es que quisiéramos minimizar el problema, sino que cuando vimos por primera vez el fuel salir de los tanques, no nos pareció que fuera tan impresionante. ¿Mentían? No, estaban dando la información real que tenían en tiempo real. También me quiero referir, en cuanto a la información, a otra cuestión más que ha quedado aquí reflejada del mundo científico. Exactamente: vosotros no nos podéis llamar —se refería a la Administración pública española— a los científicos para solucionar una cosa a las tres de la mañana porque uno puede opinar una cosa y otro otra, pero si los protocolos y los planes de contingencia estuvieran hechos, no se llegaría a esta situación. ¿Qué planes? ¿Los de la catástrofe concreta o los anteriores? Hay montones de investigadores y montones de centros de investigación y cada uno en un momento determinado puede salir en la prensa diciendo a veces verdaderas tonterías. Esto está dicho por el señor Fiz en esta ponencia, el método tiene que ser el Plan Nacional de Contingencias y los protocolos ad hoc. Quiero decir con ello que los científicos, en la subcomisión, también han pedido tiempo, y terminaban diciendo que para analizar una catástrofe y saber lo que se podría haber hecho ellos iban a presentar sus conclusiones en un congreso que iban a tener en el mes de septiembre del año 2005, ni más ni menos, tres años después. Señorías, ningún Gobierno responsable del Partido Popular, ni del Partido Socialista, ni de Izquierda Unida, ni del Bloque Nacionalista Galego puede esperar tres años para ver qué decisiones toma con un barco que se está hundiendo y que se está viniendo contra un puerto. Simple y llanamente reconocer eso.

Y termino diciendo, señorías, que el Grupo Parlamentario Popular quiere hacer un reconocimiento explícito a la figura del director general de la Marina Mercante, don José Luis López-Sors, hoy imputado en el juzgado de Corcubión por las acciones legadas seguidas tanto por Izquierda Unida como por la Plataforma Nunca Mais, que desde el primer momento estuvo en Galicia en el tema de la catástrofe del Prestige; él, SASEMAR y todo su gabinete. Hay que recordar que en el caso del buque Casón, a los 60 días aparecieron por ahí y en el caso del Mar Egeo no apareció ningún miembro del Gobierno. Por lo tanto, para hablar en sus justos términos, yo creo que no se puede en ningún modo menospreciar la labor de un ingeniero naval con 30 años de servicio a su espalda, que ha servido en la empresa privada, que ha servido y tiene una oposición en la empresa pública y que ha sido el que ha asumido sus responsabilidades y además está dando la cara en un tema tan importante como éste, sin haber eludido en ningún momento cuáles han sido las decisiones que se han tomado y avaladas, como ha demostrado, por informes importantes, de colegios y colectivos muy importantes.

En definitiva, yo creo, señor presidente —y termino, señorías—, que el trabajo que se ha hecho ha sido bueno, que de cara al futuro se han sentado las bases para que en accidentes similares que se puedan producir estemos nutridos de protocolos y de planes que eviten el que esta catástrofe, si se repitiera, pudiera ser tan importante como la que hemos tenido y, señor coordinador, yo no he pretendido darle brillo a nadie ni presumir absolutamente de nada, probablemente el único brillo que lleve esté en mi cabeza, al único que he pretendido darle brillo

en esta Comisión ha sido al sentido común de todos los que hemos trabajado en ella y, por encima de todos, a la labor tan importante que ha realizado el coordinador, porque no era fácil.

El señor **PRESIDENTE:** Para terminar este turno, el señor Díaz por el Grupo Socialista tiene la palabra.

El señor **DÍAZ DÍAZ:** Tiene usted razón que no era fácil, entre otras cosas porque su grupo político yo creo que no entendió hasta hoy, incluso dudo que hoy, que esta subcomisión no era contra el Grupo Popular, sino que era una subcomisión a favor de una sociedad que ha sido maltratada por un accidente llamado Prestige. Ésa era la finalidad de la subcomisión, era una subcomisión no de pasado, sino de futuro. Y ustedes, durante mucho tiempo, entendieron que era contra ustedes fundamentalmente y por eso, ya no se pusieron a la defensiva, sino que se pusieron al contraataque; pensaron que la mejor defensa es un buen ataque y, así, durante muchas sesiones intentaron convencernos a nosotros y a los comparecientes discrepantes de que había una razón y que esa razón estaba siempre de su parte. Pero bueno, las cosas son así.

Otra contradicción que yo quisiera resaltar es que una cosa es mirar el futuro y no remover el pasado, y otra santificar un pasado con el que muchos tenemos discrepancias, que no explicitamos porque no es el momento. Algunos las explicitaron en su momento en un libro blanco que fue publicado por la Fundación Alternativas.

Otra pequeña contradicción que tenemos es a la hora de decir que votamos que no a algunos aspectos que no nos gustan. Decimos que todo se hizo bien en una etapa y, si todo se hizo bien en una etapa, es muy difícil que todo esté por hacer. Luego, hay una contradicción: todo se hizo bien, pero hay un gran número de demandas pendientes, de cosas pendientes que, como decía al comienzo, les falta papel para poder pedir.

Y por último, yo quisiera recordar aquí algo que yo creo que fue una enseñanza que sacamos todos los que estuvimos en esa subcomisión. Todos aprendimos algo fundamental: el que contamina debe pagar. Si no es así, si el que contamina no paga, es imposible toda lucha contra la contaminación. Si contaminar es barato, no hay quien frene a los contaminadores. En nuestro caso, en modo alguno nosotros, los miembros de esta subcomisión, podríamos admitir que el tema siguiese como hasta ahora: que el contaminado esté pagando y que el contaminador no pague, o incluso que el contaminado pudiera tener hipotéticamente que pagar al contaminador. Sería el desideratum de lo que no debiera pasar, que el contaminado tuviera que indemnizar al que ocasionó esta contaminación de las costas y playas de Galicia y el Cantábrico. Esta idea, que está presente en los trabajos de la subcomisión, también orienta en gran medida una serie de recomendaciones para cambios en la legislación internacional, para cambios que lleven a que los buques que transporten mercancías peligrosas transiten por mares seguros, por rutas seguras, sean barcos adecuados a la mercancía que transportan, sean barcos que lleven tripulaciones completas y formadas, adaptadas a esa carga que soportan, que sean barcos que pasen todos los controles y que estos sean controles profesionales serios, que permitan que tengamos ahí una garantía, y que, en todo caso, ante cualquier fallo que pudiera realizarse, tanto las compañías clasificadoras como las aseguradoras nos garanticen que la responsabilidad es ilimitada, o sea, que se va a afrontar el total de los daños causados, que no son únicamente los daños de mercado, sino el conjunto de los daños, porque en Galicia, en este caso, hay una evaluación aún no completa que pedimos que se haga de los daños causados y entre esos daños están fundamentalmente los daños de mercado, pero no está el conjunto de los daños medioambientales, el conjunto de los daños a la estima de un país, que no tiene fácil evaluación a nivel económico. Éstas son las razones que pensamos que justifican este dictamen. Pensamos que es un dictamen que cumple lo que le fue mandatado en su momento por el Pleno de la Cámara y posteriormente por esta Comisión, y ahora lo que queda es que los mandatados a materializarlo se pongan a la labor. Yo creo que esta subcomisión cumplió y, en todo caso, deja una base de trabajo que permite conocer lo que hay que hacer y cómo hay que hacerlo, de repetirse un tema como éste, y también lo que hay que hacer y cómo hay que hacer para evitarlo, y también lo que hay que hacer y cómo hay que hacer para combatirlo.

— PARA SOLICITAR, EN SU CASO, A LA MESA DE LA CÁMARA QUE EL INFORME DE LA SUBCOMISIÓN SOBRE EL SEGUIMIENTO DE LAS CONSECUENCIAS DERIVADAS DEL HUNDIMIENTO DEL PRESTIGE (154/000002) SEA SOMETIDO A DEBATE POR EL PLENO DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

El señor **PRESIDENTE:** Pasamos, concluido este punto, al segundo del orden del día, solicitar en su caso a la Mesa de la Cámara que el informe de la subcomisión sobre el seguimiento de las consecuencias derivadas del hundimiento del Prestige sea sometido a debate por el Pleno del Congreso de los Diputados. Tal y como hablamos, por un periodo máximo de cinco minutos los grupos parlamentarios que deseen pueden hacer alguna observación u aclaración sobre su posición sobre este tema. Por el Grupo Mixto, la señora Fernández Davila.

La señora **FERNÁNDEZ DAVILA:** Solicitamos que se traslade al Pleno el debate de este informe elaborado por la subcomisión del Prestige y aprobado en esta Comisión de Agricultura porque entendemos que tiene la suficiente importancia como para darle el mérito y la trascendencia que requiere y, por lo tanto, debatirse en el Pleno del Congreso de los Diputados. Ésa es la razón y así lo manifestamos en la subcomisión del Prestige y

lo propusimos a la Mesa de esta Comisión. Por lo tanto, manifestamos que nos parece conveniente que el Pleno debata esta cuestión.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Llamazares, por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida.

El señor **LLAMAZARES TRIGO:** Nosotros también somos partidarios de que este informe vaya al Pleno, no vemos por qué tiene que haber ninguna actitud vergonzante ni un cierre vergonzante de esta investigación. Estamos convencidos de que nos encontramos ante una de las mayores catástrofes ecológicas de los últimos años, que ha afectado a una parte importante de nuestro litoral y, por tanto, debe ser considerada en el marco del Congreso de los Diputados al máximo nivel, es decir, en Pleno. Segundo, que este es un informe importante, independientemente de que nosotros tengamos diferencias de fondo al respecto y, por tanto, también requeriría el tratamiento en el Pleno del Congreso; pero, sobre todo, por que los ciudadanos han recibido un impacto por esta catástrofe que no puede ser silenciado, y, por tanto, debería ser, al mismo nivel, respondido en el ámbito del Pleno del Congreso de los Diputados. Por todas estas razones, creemos que no debe haber un cierre vergonzante de la Comisión, sino que debe ser solemne en el Pleno del Congreso de los Diputados.

El señor **PRESIDENTE:** El Grupo Parlamentario Popular.

El señor **FERNÁNDEZ DE MESA DÍAZ DEL RÍO:** El Grupo Parlamentario Popular no cree que sea vergonzante el que se haya pasado por ponencia, se haya debatido durante 70 horas, hayamos tenido reuniones en la subcomisión y que haya cumplido el trámite que sigue la subcomisión, la de la propia Comisión de Agricultura, donde lo hemos votado. Yo creo que si ha habido ríos de tinta sobre un tema durante estos años ha sido sobre el tema del Prestige y yo creo que si se han dejado claras todas las posiciones a lo largo de estos meses ha sido sobre el tema del Prestige. Y, sin ninguna duda, alguien tiene interés en que, además del tema judicial, se trasladen con más fuerza, si cabe, a los medios de comunicación o a la opinión pública todas las discrepancias que hay. Ha habido trámites suficientes, no solo en esta legislatura, sino en la anterior, para que cada grupo político haya expuesto con toda claridad cuáles han sido sus opiniones sobre lo que fue aquella catástrofe.

Y tengo que decir una cosa claramente, nosotros somos conscientes de que se cometieron errores, naturalmente que lo somos, lo que pasa es que no hay nadie que ponga énfasis desde el otro lado de la Cámara en que se hizo algo bien. Oiga, pues mire usted, cada uno que asuma su responsabilidad y su papel. A mí me gustaría sacar alguna página, alguna línea de alguna de las intervenciones del otro lado que tuviera el más mínimo reconocimiento a lo que se hizo desde la otra parte de la Administración. Por lo tanto, sin que yo quiera reconocer nada, nosotros entendemos que este tema, con el trámite que ha tenido aquí, en la propia Comisión, está más que zanjado y por eso no tenemos ningún interés en eso, aunque no nos opondríamos tampoco; no entra dentro de nuestros cálculos el que pase por el Pleno.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Alonso, por el Grupo Socialista.

El señor **ALONSO NÚÑEZ:** Aprovechando este turno de intervención en relación al segundo punto del orden del día, el Grupo Socialista quiere, en primer lugar, reiterar el excelente trabajo que se ha realizado en esta subcomisión y querría que constara en acta —y por eso lo digo— nuestra felicitación, la felicitación del Grupo Socialista, que espero que se haga extensiva por parte del resto de los grupos parlamentarios, al trabajo que ha hecho el coordinador de la subcomisión, don Ceferino Díaz. Creo que ha hecho un excelente trabajo, además dejando permanentemente de lado su pertenencia al Grupo Socialista e intentando que este dictamen que hoy hemos votado reúna el máximo de los consensos posibles en la Cámara. Han sido dos años de mucho trabajo, ya se ha dicho a lo largo de la sesión de hoy, ha habido un amplio y rico debate, tanto político como social, y una amplísima participación de todo el mundo que tenía algo que decir en relación a este problema. Y, por tanto, creo que podemos estar satisfechos y orgullosos del trabajo que ha realizado la subcomisión para analizar las consecuencias del Prestige. Perfectamente están recogidos los objetivos que se marcaron inicialmente, la evaluación del impacto económico, el análisis de la evolución de los impactos y la valoración de las medidas adoptadas y, por tanto, creo que los trabajos, felizmente, podemos considerarlos concluidos, al menos en este momento del debate.

El Grupo Socialista siempre ha considerado que para esta Comisión tenía muchísima más importancia el futuro que el pasado, que la Comisión tenía que hacer mucho más hincapié en las recomendaciones para evitar situaciones como ésta que en otras consideraciones, y, por tanto, somos y seremos respetuosos con las decisiones que puedan tomarse en su momento en el ámbito judicial, en los procedimientos que están abiertos. El dictamen creo que es muy bueno, que reúne un amplio consenso y, por tanto, en este momento creemos que lo que procede es explicarlo y divulgarlo. Por tanto, cada grupo político tendrá la oportunidad de presentarlo en los foros que considere oportuno, incluso, lógicamente, explicar las pequeñas o grandes diferencias de planteamiento que puedan justificar los votos particulares. El debate, como digo, debe concluir y, por tanto, el Grupo Socialista no considera en este momento oportuno prolongar la tramitación. El Gobierno debe recibir cuanto antes las recomendaciones de la Comisión y poner en práctica y llevar adelante y a término las medidas que se le proponen. El dictamen debe ser puesto también en

conocimiento del sector, de los agentes sociales, de los ayuntamientos, de todo el mundo, y, por tanto, creemos que cuanto antes iniciemos este trabajo de asumir las resoluciones, las propuestas, muchísimo mejor. Por tanto, nuestra posición es que no debemos dilatar más el proceso esperando al segundo periodo de sesiones de este año, y, por tanto, no consideramos oportuno que llegue el tema al Pleno.

El señor **PRESIDENTE:** Concluido, por tanto, el punto segundo orden del día, vamos a proceder a la votación del mismo. Recuerdo: solicitar a la Mesa de la Cámara que el informe de esta subcomisión sea sometido a debate en el Pleno del Congreso.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, dos; en contra, 31.

El señor **PRESIDENTE:** Queda rechazado.
Agradeciéndoles su trabajo, se levanta la sesión.

Era la una y treinta minutos de la tarde.

Edita: **Congreso de los Diputados**
Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid
Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. *http://www.congreso.es*

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**
Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid
Teléf.: 91 384 15 00. Fax: 91 384 18 24

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**