



La injusticia del *Prestige*

Octubre 2012

greenpeace.es

GREENPEACE

Introducción

1

Contenido

Greenpeace España

San Bernardo 107, 1
28015 Madrid
T. 91 444 14 00 F. 91 187 44 56
info@greenpeace.es

La injusticia del Prestige ha sido elaborado por el equipo de campañas y de comunicación de Greenpeace España, con la colaboración de José Manuel Marraco, abogado de Greenpeace España, y Luz María Puente Aba, profesora contratada doctora de Derecho Penal en la Facultad de Derecho de la Universidade da Coruña.

Este informe ha sido producido gracias a las aportaciones económicas de los socios de Greenpeace.

Greenpeace es una organización independiente política y económicamente que no recibe subvenciones de empresas, gobiernos o partidos políticos.

Hazte socio en www.greenpeace.es

Impreso en papel 100% reciclado postconsumo.

Octubre 2012

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | Introducción | 3 |
| 2 | Cronología de los acontecimientos | 4 |
| 3 | <i>Prestige</i>, reflexiones en torno al juicio oral | 8 |
| 4 | Los responsables: responsabilidades jurídicas y políticas | 13 |
| 5 | Conclusiones y demandas | 28 |
| | Anexo I: El tratamiento jurídico de las catástrofes ambientales en España, el caso del vertido de Boliden Apirsa, S.L. (Aznalcóllar, Sevilla, España) | 29 |
| | Anexo II: Evolución de la normativa relativa al Derecho del Mar tras el siniestro del <i>Prestige</i> | 33 |

En noviembre de 2002 el buque tanque *Prestige* se hundió frente a las costas gallegas. Un monocasco construido en 1976, de 243,49 m de eslora, con una carga declarada de 77.033 t de fueloil pesado, que procedía de Ventspils (Letonia) y se dirigía a Gibraltar. Diez años después comienza el juicio de aquella catástrofe ambiental.

Greenpeace analiza los aspectos más relevantes sobre las responsabilidades de la marea negra que se originó con aquel accidente.

La primera parte de este documento ha sido elaborado por expertos en derecho ambiental y penal, y examina algunos de los aspectos relacionados con el próximo juicio oral.

La segunda parte recopila la información sobre las competencias y actuaciones de las personas con responsabilidades en la gestión del accidente, y de la marea negra ocasionada.

Datos básicos del *Prestige*

Propietaria del buque: sociedad Liberiana Mare Shipping.

Armadora: sociedad Griega Universe Maritime Ltd.

Petrolera implicada: no identificada.

Propietaria de la carga: sociedad suiza con sede en Londres y domicilio en Gibraltar Crown Resources AG, perteneciente al grupo ruso Alfa, liderado por Mijail Fridman.

Sociedad clasificadora: American Bureau of Shipping (ABS).

Compañía aseguradora: The London Steamship owners Mutual Insurance Association Ltd., con una cantidad máxima asegurada por siniestro de 25 millones de euros.

Lugar de abanderamiento: Bahamas (pabellón de conveniencia).

Capitán de buque: griego jubilado con licencia de Chipre.

Tripulación: en su mayoría filipina e inexperta.

Cronología de los acontecimientos

2

Recapitulación del informe de Greenpeace de 2002 *Crónica de una marea negra*.

13/11/2002. A las 15:15 horas del 13 de noviembre, el barco *Prestige*, un petrolero monocasco con bandera de Bahamas, lanza un SOS a 28 millas (50 kilómetros) de Finisterre. Una hora después, los 24 tripulantes son evacuados y quedan solo a bordo el capitán, el primer oficial y el jefe de máquinas. A las cinco de la tarde, los primeros litros de crudo de las 77.000 toneladas -fueloil residual pesado- empiezan a contaminar el Atlántico. El Gobierno dice que lo alejarán. Greenpeace pide que lo lleven a puerto. El remolcador Ría de Vigo, el único que hay, se dirige hacia el *Prestige*. El Reino Unido ofrece ayuda, que no es aceptada hasta el 22 de noviembre.

14/11/2002. El *Prestige* está a cuatro millas de Muxía, llegan los remolcadores. Por la noche ya está a 65 millas. La decisión de alejarlo de la costa la tomó el Ministerio de Fomento lo que se sabrá meses después. Anuncian que España dispone de 12 km de barreras anticontaminación.

15/11/2002. El capitán del buque es evacuado a tierra y detenido a su llegada. La primera mancha está a cinco kilómetros de las islas Sisargas. A última hora del día, la mancha está a 11 kilómetros. El *Prestige* se encuentra a 62 millas de la Costa da Morte y tiene que parar por el temporal. Permanece así 12 horas y empiezan a remolcarlo hacia el sur sin alejarlo de la costa. El dispositivo para luchar contra la marea negra todavía no se ha desplegado, se espera al "momento oportuno".

16/11/2002. 190 kilómetros de costa se ven anegados por la marea negra. La Costa da Morte recibe su primer baño de fueloil. Se prohíbe la pesca y el marisqueo entre Cabo Fisterra y Punta Seixo Blanco. El *Prestige* sigue su peregrinaje, sigue avanzando hacia el sur, a una velocidad de un nudo. A mediodía se encuentra a 48 millas de cabo Touriñán.

17/11/2002. El *Prestige* sufre una rotura en un tercer tanque mientras se encuentra parado frente a Corrubedo, casi a la entrada de las Rías Baixas, a una distancia de 60 millas. Una segunda mancha de fuel es detectada a dos millas de la costa.

18/11/2002. El *Prestige* sigue rumbo al sur, derramando fueloil a lo largo de todo su recorrido. Se encuentra a 72 millas de Cabo Fisterra y a 83 de Cabo Vilano. El Gobierno hace público que el barco ha entrado en la Zona de Salvamento de Portugal y que ya no es competencia suya. Portugal desmiente la noticia y envía una fragata a la zona. La marea negra sigue llegando a la costa gallega. Se amplía la zona de prohibición de pesca y marisqueo: hasta Cabo Prioriño, en Ferrol. El Gobierno central decide crear un gabinete de crisis. Son los propios marineros de la Costa da Morte los que tienen que asumir la responsabilidad de desplegar los escasos medios anticontaminación que tienen.

19/11/2002. A las 8:50 la brecha situada en su estribor hace que el barco se parta en dos. Está situado a 260 kilómetros de las islas Cíes, tras recorrer 243 millas -437 km - durante seis días. Los científicos dicen que el fueloil no se solidificará debido a su mezcla con gasoil. La temperatura a 3.600 metros de profundidad es estimada en 2-3 °C y, si bien este tipo de fuel solidifica a 6 °C, el gasoil necesita temperaturas bajo cero para hacerlo. El Gobierno da por hecho la solidificación. Dice que han colocado 18 km de barreras anticontaminación. Al día siguiente Rajoy afirma que son la mitad.

Se vive una tensa jornada de movilización social, con incredulidad e indignación ante la pasividad y la ocultación de datos por parte de la Administración.

20/11/2002. Jaume Matas, ministro de Medio Ambiente, aparece por primera vez (Playa de Barrañan). Bateiros, mariscadores y marineros de la ría de Arousa deciden tomar la iniciativa y proponen a la Consellería de Pesca la instalación de un dispositivo de protección en la boca de la ría, alternando su embarcaciones con barreras anticontaminación. Nadie les responde y deciden actuar por su cuenta.

21/11/2002. El Instituto Hidrográfico de la Marina portugués coloca boyas de deriva en las principales

manchas para conocer la evolución de las mismas y poder hacer predicciones. Manuel Fraga, presidente de la Xunta de Galicia, visita por primera vez la zona afectada. Se amplía la prohibición de pesca desde Cabo Prioriño hasta Ribeira y la de marisqueo desde Punta Seixo Branco hasta Monte Louro.

22/11/2002. Se confirma la cifra del vertido en unas 20.000 toneladas y que la composición del fuel es muy tóxica. La Consellería de Medio Ambiente de la Xunta de Galicia comienza a “sellar” mediante barreras “naturales y artificiales” los espacios naturales de la costa coruñesa y de O Grove. Llegan bandas de fuel en continuas oleadas a la Costa da Morte.

23/11/2002. Los numerosos voluntarios que llegan desde todos los puntos hasta la zona afectada se encuentran con que la Administración no les proporciona medios para ayudar en las tareas de limpieza.

24/11/2002. Dos buques anticontaminación comienzan a limpiar una mancha situada a 150 km de la costa gallega. La Xunta prohíbe la pesca hasta Cedeira, 555 km vedados para la pesca y 307 para el marisqueo. Se constituye la plataforma “Nunca Más”.

25/11/2002. Se detecta la presencia de dos manchas a 70 kilómetros de la costa asturiana, la marea negra entra por tercera vez en la localidad de Muxía. El Instituto Hidrográfico portugués confirma que en la zona de hundimiento sigue aflorando fuel.

26/11/2002. Los barcos anticontaminación se afanan extrayendo fuel de la superficie del mar.

27/11/2002. Imágenes por satélite muestran que el *Prestige* sigue vertiendo fuel. La ministra de Ecología francesa, Roselyne Bachelot, visita junto a su homólogo Matas la zona afectada por la marea negra.

28/11/2002. Le Cedre, el Centro galo de Documentación, Investigación y Experimentación sobre la Contaminación Accidental de las aguas, hace públicos los resultados de sus análisis del fuel procedente del *Prestige*. La presencia de hidrocarburos aromáticos es ya segura. Estos compuestos son extremadamente tóxicos y algunos de ellos potencialmente cancerígenos. Los expertos afirman que permanecerán en la cadena alimentaria durante años. En el punto donde se hundió el *Prestige* sigue aflorando fuel. La prensa saca a la luz un informe “secreto” del

Gobierno que reconoce el vertido de 20.000 toneladas.

29/11/2002. La plataforma ciudadana Nunca Más concentra a 3.000 personas en Muxía para protestar por la actuación de la Administración.

30/11/2002. Galicia se prepara impotente a la llegada de una nueva oleada de fueloil. Portugal confirma que el fueloil sigue aflorando, Rajoy mantiene la tesis de que no procede de los tanques.

01/12/2002. En Santiago se celebra la manifestación más grande nunca vista. Entre 250.000 y 300.000 personas inundan las calles Galicia.

02/12/2002. Se amplía nuevamente la prohibición para las actividades de marisqueo, incluyendo las rías de Ferrol y Cedeira.

03/12/2002. Se cumple el décimo aniversario de la marea negra causada por el petrolero Mar Egeo. El Principado de Asturias alerta de la llegada inminente de vertidos a sus costas. La Comisión Europea demanda a los Estados miembros que pongan en marcha las medidas de seguridad que se acordaron después del desastre del *Erika*, por entonces tres años antes. Publica una lista con los barcos a los que estas normas prohibirían la entrada si estuvieran en vigor.

04/12/2002. La marea negra llega a las puertas de las Rías Baixas, alcanza las islas Cíes y se extiende por Asturias, Cantabria y Portugal. La Armada francesa retira sus barcos de Galicia al descubrir 200 manchas en el Cantábrico y los envía a proteger las costas galas, cada vez más amenazadas. El vicepresidente Rajoy declara en una rueda de prensa en A Coruña que el fuel no ha penetrado en las Rías Baixas. La indignaciones de los cerca de 6.000 marineros que se afanan en luchar contra la marea negra alcanza su cota máxima.

05/12/2002. El ministro de Medio Ambiente, Jaime Matas, pide que no vayan más voluntarios a Galicia durante el puente de la Constitución. El ministro de Defensa decide enviar a 500 militares a limpiar las playas. El batiscafo *Nautile*, que lleva varios días en la zona del hundimiento, muestra las imágenes de la fuga de fueloil de los tanques del buque. Rajoy se ve obligado a reconocer que sale fuel y declara que “son pequeños hilitos”. La prohibición de pesca afecta a 913 de los 1.121 kilómetros de costa gallega.

Desde multitud de puntos de España parten autobuses repletos de voluntarios que se dirigen a Galicia para pasar el puente limpiando chapapote.

06/12/2002. Francia espera la marea negra en menos de una semana. Unas 150 manchas de entre dos y 20 metros se desplazan hacia sus costas Las autoridades galas han requisado una flotilla de barcos de pesca para luchar contra la marea negra. Los propietarios y las tripulaciones han firmado contratos que les garantizan una indemnización a cargo del Estado. Portugal moviliza a cientos de funcionarios y voluntarios ante la proximidad del fuel. Sus actuaciones se reparten en dos planes, el Mar Limpio, dirigido a evitar la entrada de fuel y a limpiarlo en caso de que manche las costas, y otro llamado Pato-Ganso, destinado a la recuperación de espacios naturales afectados y especies amenazadas.

07/12/2002. Asturias tiene ya la práctica totalidad de su costa afectada. En Cantabria, la marea negra ha superado las barreras y ha penetrado en la ría de San Vicente de la Barquera hasta llegar al casco urbano. 150 kilómetros de su litoral está ya contaminado por el fuel, 31 playas sufren los efectos de la marea negra.

08/12/2002. El *Rainbow Warrior*, buque insignia de Greenpeace, llega al puerto de A Coruña y es recibido por una flotilla de 150 barcos. En el puerto le esperan unas 2.000 personas con pancartas y crespones negros en señal de duelo y protesta por la marea negra del *Prestige*. Por la tarde sale hacia la zona donde se hundió el *Prestige*.

09/12/2002. El batiscafo Nautile ha encontrado nuevas grietas en el barco naufragado. El *Rainbow Warrior* llega al área del hundimiento, los remolcadores Ría de Vigo, y Far Scout “despistan” a Greenpeace, indicando localizaciones equivocadas de las manchas.

10/12/2002. El vicepresidente Rajoy se ve obligado a admitir que los “pequeños hilitos como de plastilina” se han transformado en 125 t de fueloil expulsado al día por el *Prestige*. Son ya 14 las grietas presentes en la proa y la popa, algunas de ellas de un metro de ancho.

El *Rainbow Warrior* visita las islas Cíes y se confirma que el 95% del Parque Nacional de las Islas Atlánticas se ha visto afectado por la marea negra. Buceadores de Greenpeace se sumergen a diez metros de profundidad frente a la playa de la Isla de San Martín para examinar los fondos marinos.

11/12/2002. La marea negra sorteada las islas Cíes y se cuela en la Ría de Vigo, lo que pone en peligro toda la riqueza de la ría. La de Pontevedra corre la misma suerte. De momento, solo la de Arousa se escapa al peligro. La alerta ante la llegada de una tercera marea negra es general. En Cantabria se prohíbe el marisqueo en toda la costa, la pesca es prohibida desde Santander hasta Unquera.

A bordo del *Rainbow Warrior*, Greenpeace presenta una declaración conjunta con 100 científicos pertenecientes a las tres universidades gallegas. En ella solicitan responsabilidad ilimitada para la industria, cambios en la política energética, la reforma del transporte marítimo y la dotación de medios y planificación para la lucha contra la contaminación. Por la tarde, once manifestaciones recorren las calles de distintas localidades de Galicia.

12/12/2002. “No está uno en absolutamente todos los temas y no puede acertar siempre”. Declaraciones en el Congreso de Mariano Rajoy, vicepresidente del Gobierno, justificando declaraciones “incorrectas” realizadas el día anterior sobre quién tomó la decisión de alejar el *Prestige*.



Prestige, reflexiones en torno al juicio oral

3

Parte I

Jose Manuel Marraco Espinós, abogado de Greenpeace España

El 13 de noviembre de 2002 se produjo el accidente del petrolero *Prestige*. Se inició seguidamente el procedimiento penal ante el Juzgado de Instrucción de la localidad de Corcubión (A Coruña) y que en próximas fechas será juzgado por la Audiencia de A Coruña.

Greenpeace, al igual que hicimos cuando ocurrió el desastre del vertido tóxico de Aznalcóllar que afectó al Parque de Doñana (1998), nos dirigimos al Consejo General del Poder Judicial para exponer el apoyo necesario para ese Juzgado, así como la dotación de medios materiales y humanos, dado que lógicamente la tramitación de una causa que se preveía de gran complejidad como así se ha demostrado, era imposible que se tramitara con los escasos medios con los que contaba el Juzgado de Instrucción antes citado. En el Anexo I de este documento se resume la situación y responsabilidades de aquella catástrofe ecológica.

En nuestro escrito poníamos de manifiesto:

“...que un procedimiento judicial de la complejidad y las características del anteriormente referido requiere una serie de medios humanos y materiales de los que no está dotado el Juzgado Instructor, lo que puede irremediablemente conducir al colapso de las actuaciones al verse sobrepasado por sus carencias, como decimos, de medios humanos y técnicos necesarios para la instrucción de un procedimiento de tan complejas características. Será preciso sin duda el aumento en la dotación de funcionarios, así como de personal auxiliar necesario para la tramitación de tan complejo procedimiento, peritos, traductores, etc.

Resulta indudable que la investigación y el esclarecimiento de las responsabilidades de dicho delito comporta ininidad de trámites complejos, tales como informes periciales, pluralidad de afectados, superposición de competencias en materia

administrativa al estar íntimamente relacionadas la Administración central, la Autonómica y la de la Unión Europea, con sus ordenamientos correspondientes, sin olvidar los Convenios Internacionales, lo que añade más si cabe una complejidad instructora que supera y superará con creces las posibilidades y medios del Juzgado de Instrucción Nº 1 de Corcubión (A Coruña), así como la de cualquier otro Juzgado que debiera abordar un procedimiento de las características anteriormente apuntadas”.

Ni que decir tiene que nuestra petición no fue considerada en los términos adecuados.

No parece ahora el mejor momento para reclamar medios materiales para este tipo de supuestos en los que la palabra “recorte” es una de las más utilizadas. Sí debemos llamar la atención sobre que desde la primera modificación del Código Penal en el año 1983 respecto del delito contra el medio ambiente y la posterior ampliación de los tipos penales en el Título XVI del Código Penal, se reclama por todos los operadores jurídicos que intervienen en las materias ambientales la creación de un cuerpo de peritos forenses ambientales que con carácter nacional pudieran auxiliar en estas materias tan complejas a los Tribunales de Justicia.

El único avance que se ha producido ha sido las secciones especializadas en medio ambiente en las diferentes Fiscalías españolas, lo que sin duda supuso un avance en su momento pero que debería haber contado con la respuesta equivalente en los Juzgados y Tribunales de Justicia para completar la tutela judicial efectiva en una materia tan compleja como el derecho ambiental.

Ante la inminencia de la vista oral del procedimiento donde se depurarán las responsabilidades por el vertido del *Prestige* diez años después del accidente, ha habido recientemente un acontecimiento importante como ha sido la condena por el Tribunal Supremo de Francia a la petrolera Total por el desastre del *Erika*. El atribuir la responsabilidad al auténtico beneficiario del transporte del crudo entre todo este entramado de responsabilidades

que se articulan para enmarañar las de todos aquellos que intervienen en el tráfico marítimo con estas mercancías tan altamente peligrosas, como tristemente la historia nos ha venido demostrando, unido a ello con las decisiones de las autoridades marítimas de aquellos lugares donde en principio se produce la catástrofe (habrá que recordar que además de en España hubo vertidos del *Prestige* en Francia y en Portugal), prevé una serie de cuestiones jurídicas complejas que son analizadas en este mismo documento.

José Manuel Marraco Espinós es abogado perteneciente a los Colegios de Abogados de Madrid y Zaragoza desde el año 1977. Es abogado de Greenpeace España.

Parte II

Luz María Puente Aba, profesora contratada doctora de Derecho Penal en la Facultad de Derecho de la Universidade da Coruña

Más de 290.000 folios, más de 2.000 partes personadas, más de 1.000 millones de euros en indemnizaciones, 133 testigos, 98 pruebas periciales y cuatro imputados: a las puertas del 16 de octubre de 2012, fecha de inicio del juicio oral por la catástrofe del *Prestige*, estas son las principales cifras que dan una idea aproximada de la complejidad de la resolución judicial de este caso, que entra en su recta final. Pueden añadirse otras dos magnitudes temporales: siete meses, que constituye la previsión inicial de duración de las sesiones del juicio, y diez años, década que transcurre entre la fecha del hundimiento del petrolero (2002) y la fecha de inicio del enjuiciamiento penal (2012).

Las infracciones penales que ocuparán a la Audiencia Provincial de A Coruña son el delito ecológico¹, los daños a espacios naturales protegidos² y la desobediencia. Dejando de lado esta última infracción, que se centra en la relación entre las autoridades españolas y el capitán del buque y otros miembros de la tripulación, y refiriéndonos únicamente a la catástrofe medioambiental, parece evidente que ha habido no solo peligro, sino daños gravísimos al medio ambiente, y precisamente uno de los elementos del ecosistema particularmente afectado es el Parque Nacional das Illas Atlánticas, espacio natural protegido de indiscutible valor. Entonces, ¿qué dificultades de tanta envergadura podemos encontrar en la historia del *Prestige*, que la convierten en un caso tan dilatado en el espacio y en el tiempo?

De entrada nos encontramos ya con un amplio y variado conjunto de personas que confluyen en esta historia, no solo en los momentos de la catástrofe sino ya en tiempos muy anteriores. Así, desde el capitán del buque y su tripulación, y las diversas autoridades que gestionaron el destino del barco, hasta las diferentes empresas que propiciaron o participaron en el viaje del *Prestige*: los propietarios del buque; la empresa operadora, encargada de gestionar el viaje y el transporte; los dueños del fuel cargado en el barco; y la sociedad clasificadora, ocupada en revisar la aptitud del petrolero.

Estamos ante sujetos bien diferenciados y ante contribuciones de muy distinto significado a la catástrofe final, y ello plantea importantes cuestiones que determinar

en sede penal.

Al margen de cómo fue gobernado el buque los días de la catástrofe, podemos observar que lo que llegó a nuestras costas fue un petrolero que era propiedad de una empresa, cuya actividad estaba siendo explotada y gestionada por otra empresa diferente, con el objetivo de trasladar el fuel perteneciente a una tercera empresa, y que realizaba tal actividad tras haber sido inspeccionado y revisado por otra empresa diferente. Y aquí podemos preguntarnos hasta qué punto todas estas entidades sabían, o debían saber, o debían sospechar, que un buque de una determinada edad y de unas concretas características podía realizar este itinerario sin riesgo visible de que ocurriera el accidente que finalmente sucedió. La cuestión es complicada, ya que en el ámbito penal la responsabilidad no es objetiva, sino que habrá de demostrarse que los sujetos querían (actuando con dolo) o debían haber previsto (actuando con imprudencia) la producción del hecho dañoso. Pero aun admitiendo que alguno de estos sujetos hubiese actuado con imprudencia (que además ha de poder calificarse como grave para constituir delito), es exigible atribuir indubitadamente el evento dañoso a la conducta en cuestión, y aquí cabe preguntarse si el catastrófico resultado fue debido a la imprudencia de la empresa armadora, o del propietario del buque, o a una conjunción de varias conductas negligentes. Precisamente lo difícil es individualizar cuál o cuáles han sido las causas del desastroso vertido para atribuir las a una o varias conductas concretas, y ello necesita una reconstrucción de los hechos con base en complejas pruebas periciales.

Aquí llegamos por tanto a un elemento fundamental y complicado en el enjuiciamiento penal, y muy específicamente en el caso *Prestige*: la complejidad de la prueba pericial, consistente en informes técnicos de expertos en la materia, que además de ser de elaboración complicada resultan en muchos casos contradictorios. De esto último hemos sido ya testigos durante los años de instrucción del caso, en relación con otra de las actuaciones implicadas en la catástrofe, que será objeto de enjuiciamiento en la persona de uno de los imputados, el ex director general de la Marina Mercante: la decisión de alejar el petrolero averiado de la costa.

De nuevo aquí nos encontramos, en otro sentido, con problemas de individualización de las responsabilidades: del mismo modo que confluían varias entidades como determinantes de este último viaje del *Prestige*, aquí es necesario también establecer quién y cómo tomó

esta decisión, es decir, quién tenía la responsabilidad de autorizarla, y si hubo o no diligencia en la forma de decidir el destino frustrado del barco. Y por supuesto, en esta línea también habrá que indagar si efectivamente la conducta del capitán del buque, y hasta de miembros de su tripulación, se adecuaba a las reglas habituales de cuidado en el manejo de un barco con carga altamente contaminante en grave riesgo de naufragar.

Siguiendo con las pruebas periciales, hay que tener en cuenta que este tipo de pruebas son fundamentales no solo para determinar la responsabilidad penal, sino también para fijar la responsabilidad civil, esto es, habrá que determinar de forma concreta los daños causados y establecer cómo han de ser reparados o en qué cuantía se han de concretar las indemnizaciones. Toda esta problemática explica las elevadas cifras de pruebas periciales, testigos y partes personadas, que multiplican las dimensiones de este juicio. Aquí cabe traer a colación la reciente decisión del Tribunal neoyorquino encargado de resolver la demanda civil presentada por el Gobierno español contra la sociedad clasificadora del *Prestige*, reclamándole una importante cantidad de dinero en concepto de responsabilidad civil por los daños producidos como consecuencia del hundimiento del petrolero. Entiende el Tribunal estadounidense que no se aportaron pruebas suficientes para demostrar que la entidad clasificadora había actuado negligentemente, y que por lo tanto su actuación había contribuido a la producción del accidente, con lo cual queda exonerada de responder ante España por los perjuicios causados. Esto nos vuelve a poner de frente a un problema ya señalado con anterioridad, que es la dificultad de fijar la causa o causas concretas del accidente, y a partir de ahí determinar si los sujetos que llevaron a cabo tales comportamientos (verbi gratia quienes gestionaron la actividad del *Prestige* como un buque para cargas peligrosas, o quienes dirigieron los últimos rumbos del *Prestige* en los días previos al naufragio) actuaron con la intencionalidad o la grave imprudencia que exige el Código Penal para verificar un delito contra el medio ambiente. Tarea sin duda repleta de obstáculos y particularidades, como ya apreciamos en esta decisión judicial sobre un aspecto del caso *Prestige*, en la que no se estima la responsabilidad de la sociedad clasificadora, no ya como responsable penal del hecho, sino incluso como simple obligada a responder civilmente (al menos ante el Gobierno español) por los daños producidos a consecuencia de la catástrofe.

Ciertamente el Derecho penal está llamado a sancionar los ataques más graves a bienes jurídicos tan importantes como el medio ambiente, cuando fallan otros mecanismos legales que tratan de prevenir o sancionar hechos dañosos como la catástrofe del *Prestige*. Pero la capacidad del Derecho penal queda limitada en casos como éste en el que se producen daños de gran envergadura, se acumulan actuaciones previas de múltiples empresas y posibles fallos en mecanismos de control, se plantea la corrección y la previsión de protocolos de actuación administrativa en casos de extrema urgencia, se encuentran numerosos y contradictorios informes periciales para fijar tanto los daños producidos como la forma correcta de actuar por todos los sujetos implicados en la catástrofe y, finalmente, se ven pasar largos años antes de que puedan asentarse todas las circunstancias anteriores y se pueda llegar a la fase del juicio oral. Seguramente ni una sentencia penal en estas condiciones, ni una implacable exigencia de responsabilidades civiles a las aseguradoras o empresas implicadas, nos reconciliaría tanto con el medio ambiente como la adecuada implantación de mecanismos de control de las entidades que realizan actividades potencialmente contaminantes, y de claros protocolos de actuación en los momentos de la catástrofe.

Evidentemente esto no puede ser tarea de un único Estado, sino de toda la comunidad internacional, teniendo en cuenta la confluencia de muy variadas entidades y personas en la verificación de tales desastres, radicadas cada una de ellas en lugares muy dispares, de lo que suele resultar una falta de control o coordinación de estas actividades arriesgadas para el medio ambiente. Sirva aquí de ejemplo la bandera de conveniencia enarbolada por el *Prestige*: en otras palabras, nos encontramos con un buque registrado en un Estado con el cual no tiene una relación real; obviamente, en teoría todo Estado ha de ejercer su jurisdicción y control sobre los buques que llevan su bandera, pero precisamente estos denominados “pabellones de conveniencia” son propios de países que ejercen un control mínimo o nulo sobre los buques que tienen registrados, con el consiguiente riesgo de que se pongan en marcha actividades seriamente peligrosas para los recursos naturales. Es evidente, por tanto, que para dar por cumplida la obligación de los Estados de proteger y preservar el medio marino, establecida por el artículo 192 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, aún queda un largo camino por recorrer.

Luz María Puente Aba, Doctora en Derecho por la

Universidad de A Coruña en 2001, diplomada en Criminología en 2001, en el Instituto de Criminología de la Universidad de Santiago de Compostela.

Algunas de sus publicaciones y líneas de trabajo más destacadas son “La reparación en el marco del Derecho penal medioambiental”, “Le droit répressif espagnol et les déversements illicites des navires en mer”, “La represión penal de vertidos marinos intencionados: cuestiones relativas al riesgo de contaminación y a la atribución de responsabilidades”, en Estudios sobre el régimen jurídico de los vertidos de buques en el medio marino (Meilán Gil, J.L., dir.), Aranzadi 2006.





© Greenpeace / Pedro Armestre

Los responsables: responsabilidades jurídicas y políticas

5

Ante la evidencia de los problemas que plantea el proceso penal analizado con anterioridad, se concluye en la imposibilidad de que se dicte una sentencia penal sobre todos aquellos que tuvieron algún tipo de responsabilidad en todo este proceso, y de exigir su correspondiente responsabilidad civil. Pero aunque la Justicia hubiera podido llevar al banquillo a todos los responsables y se hubiera dado una sentencia penal, y las exigencias de responsabilidades civiles fueran implacables con las empresas implicadas, todavía sería una opción mejor que se abandonaran aquellas actividades cuyas consecuencias contra el medio ambiente y las personas son irreparables.

El caso de la marea negra del *Prestige* es un caso donde la impunidad de sus responsables está asegurada, la "amnistía" ambiental está contenida en el propio proceso. Por lo tanto las víctimas, tanto las personas como los ecosistemas de ayer y de mañana, quedarán sin resarcir y sumarán a esta injusticia la de ser quienes se hagan cargo de los daños que les han causado.

Los responsables de la marea negra siguen extrayendo petróleo y transportándolo. Los responsables de la gestión del accidente también continúan ostentando responsabilidades políticas, por lo tanto es solo una cuestión de tiempo la posibilidad de que otro *Prestige* pueda volver a ocurrir. La gestión del siniestro fue una de las causas de la catástrofe ambiental. No previeron algunas cosas y en otras las previsiones fueron completamente negligentes. Es obligación de los Estados proteger y preservar el medio marino, establecida por el artículo 192 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, y esta obligación fue desatendida por el Estado español. Así mismo, la Constitución española en su artículo 45 indica que los poderes públicos velarán por la utilización racional de todos los recursos naturales, con el fin de proteger y mejorar la calidad de la vida y defender y restaurar el medio ambiente, apoyándose en la indispensable solidaridad colectiva, y para quienes violen lo dispuesto en el apartado

anterior, en los términos que la Ley fije, se establecerán sanciones penales o, en su caso, administrativas, así como la obligación de reparar el daño causado. Es obligación del Estado hacer cumplir y hacer cumplir la Constitución.

A continuación, se detallan las competencias y actuaciones de las personas con responsabilidades en la gestión del accidente, y de la marea negra ocasionada.



**Mariano Rajoy
Brey**

Nacido en Santiago de Compostela el 27 de marzo de 1955, comienza su carrera política cuando en 1981 es elegido diputado en las primeras elecciones autonómicas gallegas. Desde

entonces ha pasado por múltiples cargos ministeriales hasta que en el año 2000 es nombrado vicepresidente primero del Gobierno (2000-2003).

Cuando ocurre el desastre del *Prestige*, Mariano Rajoy era además ministro de la Presidencia (2002-2003) y portavoz del Gobierno (2002-2003).

Una revisión de las responsabilidades que ostentaba derivadas de sus cargos puede ayudarnos a reflexionar sobre el cumplimiento de sus funciones. Al **vicepresidente** o vicepresidentes, cuando existan, les corresponderá el ejercicio de las funciones que le encomiende el presidente³. José María Aznar, por entonces presidente del Gobierno, encomendó personalmente a Rajoy hacerse cargo de la portavocía durante la crisis del *Prestige*. La desinformación fue enorme, falta de rigor y continuamente desmentida.

Como **ministro de la Presidencia** también faltó a sus funciones⁴, pues le corresponde la coordinación interministerial que le encomienden las disposiciones vigentes, el Gobierno o su presidente.

Como **ministro portavoz del Gobierno** le corresponden⁵ las competencias de coordinación de la política informativa del Gobierno, así como la elaboración de los criterios para su determinación. La elaboración y difusión de los comunicados del Gobierno y de su presidente, y la reseña de las actividades del Consejo de Ministros.

Basta con hacer una rápida recapitulación cronológica de algunas de las intervenciones públicas que Rajoy realizó durante la crisis del *Prestige* para observar las carencias:

- El 19 de noviembre de 2002, desde la Delegación del Gobierno, se afirmaba que se habían colocado 18.000 metros de barreras y que había otras 13.000 disponibles para utilizar en “cualquier momento”. Esta afirmación tuvo que ser desmentida al día siguiente por el vicepresidente Rajoy, que afirmaría que tan solo había colocado nueve kilómetros de barreras anticontaminación.

- El 22 de noviembre, Mariano Rajoy explicaba que en seis meses estarían limpias las costas gallegas afectadas. También comentaba que la discrepancia con la versión portuguesa en cuanto al fuel vertido se debía a “la imposibilidad de pesar la mancha”. El ministro de Fomento corroboró esta explicación sentenciando que “no hay báscula para pesarlo”.

- Un día después, aseguraría que el vertido “afecta a una parte importante de A Coruña, pero que no es una marea negra” e intentaba tranquilizar explicando que “el fuel del *Prestige* es el menos tóxico de todos cuantos vertidos ha sufrido Galicia”. Las molestias respiratorias que han afectado a los marineros que participaron en la limpieza del fuel del *Prestige*, cuya relación quedó probada en un estudio realizado en el 2003 promovido por la Sociedad Española de Neumología y Cirugía Torácica (SEPAR) y por el Sergas⁶, todavía persisten en el tiempo.⁷ A esto hay que añadir que la información sobre los análisis de los productos pesqueros destinados al consumo humano no fue transparente ni clara.⁸

- El 4 de diciembre el vicepresidente Rajoy declaraba en una rueda de prensa en A Coruña que el fuel no había penetrado en las Rías Baixas. La indignación creció entre los cerca de 6.000 marineros que luchaban contra la marea negra.

- El 5 de diciembre, Rajoy se ve obligado a reconocer que sigue saliendo fuel del *Prestige* y lo hace con su descripción de los “hilitos de plastilina”. Continuará afirmando que las manchas negras de fuel que se ven en el lugar donde se hundió el *Prestige* son debidas

al combustible que perdió el barco antes de hundirse, que el fuel se tiene que solidificar a causa de las altas presiones y las bajas temperaturas a las que se encuentra, y que el barco solo tiene dos pequeñas fisuras. Mantuvo en todo momento la tesis de que los vertidos originados en la zona de hundimiento del *Prestige* no eran más que restos de combustible y aceites del propio barco y que en ningún caso corresponden al interior de sus tanques.

- El 10 de diciembre, se ve obligado a admitir que los “pequeños hilitos como de plastilina” se han transformado en 125 toneladas de fueloil al día expulsados por el *Prestige*. Eran ya 14 las grietas presentes en la proa y la popa, algunas de ellas de un metro de ancho. A pesar de esta evidencia, Rajoy confía en que no se producirán más. Esta actitud impidió, sin lugar a dudas, afrontar la realidad y, sobre todo, buscar las soluciones posibles para que no se siguiese vertiendo fuel cada día al océano Atlántico.

El 22 de noviembre, Mariano Rajoy, como vicepresidente primero del Gobierno y ministro de la Presidencia, dispone el Real Decreto 1220/2002 por el que **se crea la Comisión interministerial para el seguimiento de los daños ocasionados por el buque *Prestige***, que en su Artículo 2 dicta que esta Comisión interministerial estará presidida por él mismo. La funciones y competencias de esta comisión, tampoco fueron realizadas de forma satisfactoria, pues ni se adoptaron las medidas de coordinación necesarias para la actuación de los Ministerios y Organismos competentes de la Administración General del Estado, ni hubo una adecuada coordinación de las administraciones públicas competentes ni cooperación con éstas, en particular con las instituciones de la Unión Europea, la Comunidad Autónoma de Galicia y las entidades locales comprendidas en el ámbito territorial de esta Comunidad Autónoma. Un claro ejemplo de esto se produjo tras la llegada, el 24 de noviembre de 2002, de expertos alemanes de la organización Technisches Hilfswerk (THW) a A Coruña para ayudar en la coordinación técnica de la limpieza del fuel y que, al ver la descoordinación y falta de técnicos que coordinar, se marcharon dos días después.⁹

Por lo tanto, podemos concluir que ninguna de las funciones que tenía otorgadas Mariano Rajoy por aquel entonces fue desempeñada con solvencia, pues como portavoz no informó ni comunicó a la sociedad ni con claridad ni con fundamento, lo que reflejó la falta de conocimiento y consenso que se dio durante todo el proceso de hundimiento del *Prestige*.

No fue capaz de coordinar a los Ministerios con competencias ante el desastre del *Prestige*, desde que éste lanzó un SOS el 13 de noviembre de 2002.

Ni el Ministerio de Fomento, ni el de Medio Ambiente, ni el de Defensa, ni el de Sanidad fueron capaces de gestionar el problema de una manera eficaz e impedir el desastre ecológico que derivó de aquel vertido. Fue el Ministerio de Fomento del que salieron las decisiones de alejar el *Prestige*, sin que el vicepresidente Mariano Rajoy interviniese aparentemente en la coordinación.

Las consecuencias de esta falta de coordinación en la Comisión interministerial fueron lamentables y conocidas, con resultados visibles hasta el día de hoy.

Nueve años después, Mariano Rajoy es proclamado presidente del Gobierno de España tras las elecciones generales de 2011, sin haber tenido que responder a ninguno de los errores y faltas que cometió en cada uno de sus cargos en 2002 y sin tener que personarse ante el juez en el macro juicio, cuya vista oral comienza el 16 de octubre por el desastre del *Prestige*.



Francisco Álvarez-Cascos Fernández

Nacido en Madrid el 1 de octubre de 1947. Ha sido diputado, senador, secretario general del Partido Popular, vicepresidente del Gobierno y fue nombrado ministro de

Fomento tras las elecciones generales de 2000.

Los ministros tienen¹⁰ la función de ejercer la potestad reglamentaria en las materias propias de su Departamento y ejercer cuantas otras competencias les atribuyan las leyes, las normas de organización y funcionamiento del Gobierno y cualesquiera otras disposiciones. Álvarez-Cascos como ministro de Fomento en 2002 tenía las competencias y responsabilidades de ese Ministerio, principal organismo del que salieron todas las decisiones que se tomaron en la gestión del desastre del *Prestige*.

Corresponde¹¹ al Ministerio de Fomento la propuesta y ejecución de las directrices políticas del Gobierno en relación con las infraestructuras y sistemas del transporte terrestre de competencia estatal, aéreo y marítimo y su regulación administrativa. Directamente dependiente del ministro está la subsecretaría de Fomento (titular en 2002, Adolfo Menéndez Menéndez) de la que dependen,

entre otros, la Dirección General de la Marina Mercante (siendo el Director General, José Luis López-Sors) con competencias en tráfico, seguridad y contaminación marítima.

El Ministerio de Fomento, más allá de la idoneidad de las decisiones tomadas, es el responsable de la elaboración y puesta en marcha de los planes de emergencia en caso de una catástrofe como la que ocurrió con el *Prestige*. El Gobierno¹², a través del ministerio competente, ha de aprobar un Plan Nacional de servicios especiales de salvamento de la vida humana en la mar y de la lucha contra la contaminación del medio marino. El citado plan tendrá como objetivos básicos: coordinar la actuación de los distintos medios capaces de realizar operación de lucha contra la contaminación marina, implantar un sistema de control de tráfico marítimo que cubra la totalidad de nuestras costas, potenciar los medios de salvamento y lucha contra la contaminación marina y formar al personal especializado.

El 23 de febrero de 2001 se aprobaba el Plan Nacional de Contingencias por contaminación marina accidental¹³, todavía hoy vigente a pesar de la escasa eficiencia que ha mostrado. En el marco de este plan de contingencias, el 19 de septiembre de 2001 se llevaba a cabo un simulacro frente al puerto de A Coruña en el que se ensayaba un accidente de un petrolero. En el mismo, la Dirección General de la Marina Mercante y la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, dependientes del Ministerio de Fomento, en respuesta a la aplicación del plan, adoptaron la decisión de llevar el barco a puerto y allí extraer el petróleo que había en su interior.

Tan solo un año y dos meses después ocurrió la catástrofe del *Prestige* en las costas de Galicia pero no sirvió la “puesta a punto del plan”, pues ninguna de las actuaciones se realizó acorde con el plan de contingencias y la falta de coordinación fue abrumadora. La falta de información también fue muy preocupante. Los datos de la Sociedad de Salvamento Marítimo solo se podían obtener a través del Instituto francés Le Cedre, Centro de Documentación, Investigación y Experimentación sobre la Contaminación Accidental de las aguas. El ministro Álvarez-Cascos justificaba esta sinrazón diciendo que la aplicación y puesta en marcha del plan de contingencia para luchar contra la contaminación marina era **“imposible frente a un accidente de estas dimensiones”**.

Ni profesores universitarios ni expertos independientes, **solo cargos del ministerio de Fomento asesoraron al titular del departamento, Francisco Álvarez-Cascos, para tomar la decisión de alejar el *Prestige* de las**

costas gallegas sin basarse en ningún informe científico. Afirmó el 20 de noviembre de 2002 que **“se ha actuado de forma coordinada y diligente ante la catástrofe”**.

Pero reconocía su responsabilidad diciendo: **“Asumo la ratificación de todas las decisiones de las capitanías, oídos los prácticos de los puertos, y asumo la responsabilidad de haberlas respaldado y de no haber introducido ninguna modificación”** aunque indicó que las decisiones las tomaban los “responsables técnicos y profesionales del transporte marítimo, la Marina Mercante y Salvamento Marítimo, y los responsables políticos podemos respaldarlas o rectificarlas^{14”}.

Diez años después de la tragedia del *Prestige*, parece que solo veremos en el banquillo de los acusados al capitán del barco, al jefe de máquinas, al primer oficial y al que entonces era capitán de la Marina Mercante. En este último caso, el Director General de la Marina Mercante, José Luis López Sors, no estaba inicialmente imputado pero la Audiencia de A Coruña finalmente amplió la imputación sobre el mismo, ya que aunque no hay acusación contra él por parte del Ministerio Fiscal, “Nunca Más” sí le acusa.

No está imputado ningún otro cargo político con competencias en la prevención de la contaminación marina. Lo cual lleva a algunas preguntas. ¿Quién asumirá las negligencias e incoherencias que permitieron todas las medidas que fueron adoptadas y que llevaron a la catástrofe del *Prestige*? ¿Quién, si no Cascos, como máximo responsable del organismo del que salieron todas las decisiones de alejamiento del buque y que agravaron las causas del siniestro?

Tras ocupar su cargo como ministro de Fomento con el gobierno de Aznar hasta el año 2004, Álvarez-Casos, lejos de dejar la política, fundó en 2011 su propio partido, Foro Asturias, con el que accedió a la presidencia del Principado de Asturias tras las elecciones autonómicas de mayo de 2011. Su mandato duró sólo diez meses y actualmente es el segundo partido con mayor representación en el Parlamento de Asturias.

Adolfo Menéndez Menéndez

Natural de: Asturias

Cargo en 2002: subsecretario de Fomento.

Sus responsabilidades/competencias eran: de la Subsecretaría de Fomento, bajo la superior dirección del titular de la misma, depende entre otras la Dirección General de la Marina Mercante con competencias en contaminación marina¹⁵. Fue vocal de la comisión interministerial que se creó a consecuencia del *Prestige*,¹⁶ con el fin de paliar los daños producidos por el accidente.

Sus actuaciones: la decisión de alejar el barco salió fundamentalmente del Ministerio de Fomento. López Sors, por entonces Director General de la Marina Mercante, según abogados presentes en su declaración, matizó que estaba en contacto permanente con sus superiores inmediatos del Ministerio de Fomento, Francisco Álvarez-Cascos, y el subsecretario, Adolfo Menéndez, y señaló que la decisión de enviar el buque mar adentro, en lugar de darle abrigo en puerto para intentar extraer su carga, la adoptó tras escuchar a las personas que intervenían en la operación¹⁷.

Adolfo Menéndez, como uno de los mayores responsables del Ministerio de Fomento, no tomó decisiones acertadas ante la crisis del *Prestige*, ni supo coordinar el plan de contingencias ante la contaminación en el mar que era de su competencia como cargo responsable de Capitanía Marítima.

Consecuencia: descoordinación y aplicación errada del plan de contingencias. No asumió responsabilidades en la toma de decisiones.

Cargo en 2012: Adolfo Menéndez Menéndez se incorporó en el año 2004 a la oficina de Madrid de Uría&Menéndez, prestigioso bufete de abogados.

Otros datos de interés: las acciones legales del Estado español contra el entramado de empresas relacionadas con el *Prestige* las llevó a cabo el bufete Uría&Menéndez (que tenía entre sus socios a un primo de Rodrigo Rato, Luis Figaredo), por encargo de la Administración y se dirigieron, en primer lugar, contra ABS, la sociedad que clasificó el petrolero y por tanto, le dio el visto bueno para navegar.¹⁸



Miguel Arias Cañete

Natural de: Madrid.

Cargo en 2002: ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación (2000 – 2004).

Sus responsabilidades/competencias eran: tenía que ejercer sus funciones en constante relación con la Unión Europea¹⁹, siendo igualmente importantes las relaciones con las Comunidades Autónomas, que gestionan y ejecutan las políticas agrarias comunes.

No tendría, por tanto, importantes funciones, ni un papel vinculante en la toma de decisiones sobre la gestión del buque. No obstante, las intervenciones de Arias Cañete durante la crisis del *Prestige* no pasaron desapercibidas, por las políticas que se establecieron o, más bien, que no se establecieron en los caladeros de pesca que se vieron afectados en las diferentes Comunidades Autónomas.

Un ejemplo de la descoordinación, desinformación y falta de conocimiento dentro de este Ministerio es que, a los 14 días del lanzamiento del SOS del *Prestige*, Cañete decía: “Calculo que en quince días podrán abrirse a la pesca zonas prohibidas”. El 29 enero de 2003, Cañete volvía a decir que ya era posible la apertura “ordenada y progresiva” de algunos de los caladeros de pesca afectados por la catástrofe del *Prestige* y que ésta podría ser a mediados de febrero. Al mismo tiempo, el portavoz del PSOE, Ceferino Díaz, aseguraba que era prematuro y arriesgado reabrir las zonas de pesca, porque el *Prestige* seguía soltando dos toneladas al día de fuel, y el chapapote seguía llegando a las playas.²⁰

Sus actuaciones fueron: la minusvaloración de la dimensión ambiental de la catástrofe y la corresponsabilidad con las decisiones gubernamentales.

Consecuencia: completa descoordinación desde el Ministerio con las consejerías de pesca, los pescadores, mariscadores y marineros²¹.

Cargo en 2012: siete años después, Miguel Arias Cañete vuelve a liderar el Ministerio de Agricultura, Ministro del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

Otros datos de interés: con más de 325.000 euros en participaciones en petroleras²², según la declaración presentada en el Congreso, Arias Cañete tiene 85.349 participaciones en la petrolífera Ducar por valor de 165.120 euros y 23.585 participaciones en Petrologis Canarias por valor de 160.979 euros.

Frases célebres: “Con el remolque del *Prestige* a aguas internacionales se ha conseguido evitar un desastre ecológico del que el sector pesquero hubiera tardado muchos años en recuperarse”.

“El vertido está controlado. No se van a derivar consecuencias para las poblaciones pesqueras de la zona ni para las especies marinas gracias a la rápida actuación de las autoridades”.



Jaume Matas Palou

Natural de: Palma de Mallorca.

Cargo en 2002: ministro de Medio Ambiente (2000-2003). El 3 de marzo de 2003 deja la cartera de Medio

Ambiente para presentarse a la presidencia del Gobierno de las Islas Baleares.

Sus responsabilidades/competencias eran: como ministro, con la Dirección General de Costas adscrita a su recién estrenado Ministerio de Medio Ambiente, se encargó de la evaluación del desastre y de las tareas de limpieza de la costa y de las playas.

Sus actuaciones fueron: evaluar los daños en la costa y coordinar la limpieza de playas y costas. Durante una reunión mantenida en A Coruña el 27 de noviembre de 2002, entre el ministro Matas y las ONG ecologistas (Greenpeace, SEO-Birdlife, ADEGA y la FEG), las ONG expresaron sus críticas por la respuesta insuficiente y tardía de las autoridades ante el accidente del *Prestige*. Destacaron el retraso con el que comenzó y planificó la limpieza del fuel en las playas y en el mar. Esto impidió que se retirara una mayor cantidad de fuel y dificultó el trabajo de limpieza debido a que el aceite estaba enterrado en la arena o depositado en los fondos marinos²³.

Según Matas “Marina Mercante y el Ministerio de Fomento han tomado todas las decisiones sobre todo lo que afectaba al mar y a la mancha del buque. El Ministerio de Medio Ambiente siguió las indicaciones de la comisión de coordinación, presicida por Mariano Rajoy, quien da las instrucciones de las responsabilidades que asumimos cada uno dentro de nuestra área de competencia”²⁴. El 30 de diciembre de 2002 Matas firmó en Galicia un “marco de actuación” con la Xunta para limpiar de fuel las zonas más afectadas por el vertido del *Prestige*. Pese a que reconoció la “grave afectación” de la costa gallega, la firma del protocolo se basó en anunciar el encargo de un estudio de



Conclusiones y demandas

1 Un juicio no puede retrasarse diez años. Una de las causas de este retraso es debido a que un procedimiento judicial de la complejidad y las características como el del *Prestige* requiere una serie de medios humanos y materiales de los que no está dotado ningún Juzgado Instructor, lo que conduce al colapso de las actuaciones al verse sobrepasado por sus carencias. Por ello, sería imprescindible la creación de un cuerpo de peritos forenses ambientales que con carácter nacional pudieran auxiliar en estas materias tan complejas a los Tribunales de Justicia en estos supuestos.

2 El siniestro del *Prestige* dejó al descubierto las gravísimas deficiencias de las regulaciones internacionales, entre ellas, la utilización habitual de banderas de conveniencia⁶⁷, en el caso del *Prestige* de pabellón de Bahamas; el empleo de verdaderos entramados de sociedades interpuestas, capaces de disolverse y desaparecer en un breve espacio de tiempo ante un siniestro, lo que impide la exigencia de responsabilidades o conocer la verdadera identidad,del propietario, del armador o del cargador del buque⁶⁸; la insuficiencia de las indemnizaciones que limitan la responsabilidad de los operadores, del cargador y del propietario del buque en caso de siniestro, así como de las cuantías cubiertas por los aseguradores y por el Fondo Internacional.

Los graves e injustos daños, unidos a la incapacidad del propietario, armador y cargador para repararlos, en contraste con la extraordinaria movilización social que produjo el siniestro, y la presión de organizaciones como Greenpeace⁶⁹ empujaron para promover en distintos foros comunitarios, internacionales e internos una serie de medidas que siguen siendo insuficientes (ver anexo 1).

3 Es necesario un cambio en el tratamiento jurídico europeo. No deberían darse incoherencias como que, ante un mismo delito, como es la marea negra del *Erika*, el Tribunal Supremo de Francia haya condenado a la petrolera Total por el desastre, al atribuir la responsabilidad al auténtico beneficiario del transporte del crudo. Han de eliminarse los tratamientos diferentes en cada uno de los países miembros de la Unión Europea.

Es también necesario un cambio en el derecho internacional porque las catástrofes ambientales, cuya persistencia en el tiempo trasciende generaciones y en el espacio traspasan fronteras, deben poder ser perseguidas por los Tribunales Internacionales y no prescribir en el tiempo.

Anexo I

El tratamiento jurídico de las catástrofes ambientales en España, el caso del vertido de Boliden Apirsa, S.L. (Aznalcóllar, Sevilla, España)

Fuente: Greenpeace Internacional, 2002, *Crímenes corporativos. La necesidad de un instrumento internacional que controle la responsabilidad ambiental de las empresas.*

Datos de la empresa

Bolidén Apirsa, S.L., filial española de Boliden Limited (Toronto, Canadá)

Dónde se produjo el daño

La balsa de residuos de la mina de Los Frailes perteneciente a la empresa sueca-canadiense Boliden Apirsa, en Aznalcóllar (Sevilla), a 50 km del Parque Nacional de Doñana.

Actividad de la empresa

Minería. El área minera de Aznalcóllar-Los Frailes es una de las cuatro minas todavía activas en el cinturón Ibérico de Pirita. De la mina de Aznalcóllar se extraen concentrados de zinc, plata, plomo y cobre a partir de la explotación de la pirita.

La mina de Los Frailes tenía una capacidad de 125.000 toneladas/año de zinc, 48.000 toneladas/año de plomo, 4.700 toneladas/año de cobre y 90,8 toneladas/año de plata.

Descripción del incidente

El 25 de abril de 1998, una brecha de 50 m de longitud por 30 m de altura en el dique de contención de la balsa de residuos de la mina de Los Frailes, permitió la salida del vertido contaminante hacia Doñana y su entorno.

Tipo de daño

La rotura de la balsa liberó entre 4 y 5 millones de metros cúbicos de lodos y aguas tóxicas al cercano río Agrio, un afluente del río Guadiamar. La contaminación afectó a más de 3.000 hectáreas de cultivos agrícolas situados a lo largo de los 40 km por los que discurre el río Guadiamar, lo que supuso una seria amenaza para el Parque Nacional de

Doñana, Patrimonio de la Humanidad. Los vertidos tóxicos llegaron a entrar en ésta zona protegida.

- Analíticas del vertido: los primeros análisis que se presentaron, realizados por la Junta de Andalucía, tan solo detectaban algunos elementos. Greenpeace encargó una analítica a los Servicios Científicos-Técnicos de la Universidad de Barcelona a principios de mayo de 1998. Los resultados mostraban concentraciones muy elevadas de la mayoría de los metales pesados, tanto en el agua como en los sedimentos. Se detectó además la presencia de talio, elemento extremadamente tóxico, presente en las zonas donde hay cenizas de pirita.⁷⁰

Análisis posteriores del CSIC también mostraron estos datos. Cada tonelada de lodo pirítico contenía: 8.000 g de zinc, 8.000 g de plomo, 5.000 g de arsénico, 2.000 g de cobre, 90 g de cobalto, 55 g de talio, 70 g de bismuto, 28 g de cadmio, 15 g de mercurio, contenido en piritas del 68-78%⁷¹.

Alcance del daño, pérdidas

El impacto directo del desastre se puede resumir en:

- La muerte de 37,4 toneladas de peces, y de 96 vertebrados terrestres⁷².
- Alta contaminación del suelo y el agua.
- Impacto en la cadena alimentaria (altos niveles de metales pesados en tejidos de aves).
- Amenaza de contaminación del Parque Nacional de Doñana.
- Impacto económico en la industria agrícola, la industria pesquera y la comunidad minera de Aznalcóllar, así como en el sector turístico de la región.

- Descrédito de las autoridades medioambientales (Ministerio de Medio Ambiente y Consejería de Medio Ambiente), mineras (Consejería de Industria) e hidrográficas (Confederación Hidrográfica del Guadalquivir). Se considera a estos organismos parcialmente responsables del desastre, por no disponer de un plan de emergencia y por su respuesta totalmente descoordinada.

- Descrédito de la legislación medioambiental existente, de la industria minera y de los organismos pertinentes.

Envergadura de las pérdidas

Los costes totales originados por el desastre hasta mayo de 2002 son de 377,70 millones de euros. Esta

cifra incluye: 96 millones de euros que gastó Boliden en la limpieza del vertido y en el cese de la actividad minera durante 1998; 145 millones de euros de la Junta de Andalucía en la limpieza y compra de las tierras contaminadas; y 136,70 millones de euros del Ministerio de Medio Ambiente para la limpieza y restauración del río⁷³.

Responsabilidades

La compañía es responsable del accidente pero las autoridades gubernamentales fueron incapaces de controlar la seguridad del proyecto. Años antes de producirse el vertido, antiguos trabajadores de las minas de Aznalcóllar, empleados de la antigua Agencia de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía y grupos ecologistas denunciaron el preocupante estado de la presa de residuos mineros de Aznalcóllar.

Desde el año 1994, se informó de estos hechos a los diferentes estamentos de la Junta de Andalucía, el Gobierno central, La Comisión Europea y se interpusieron denuncias ante la Fiscalía de la Audiencia Provincial de Sevilla y el Juzgado de Sanlúcar la Mayor. Sin embargo, ni las Administraciones españolas ni la Comunitaria tomaron medidas encaminadas a controlar esta insostenible situación.

Acciones legales o públicas emprendidas

Después del accidente del 25 de abril de 1998 se abrió la investigación preliminar en el juzgado de Sanlúcar la Mayor (Sevilla), donde aparecían como acusados seis trabajadores de Boliden Arpisa, doce técnicos de GEOCISA, dos funcionarios de la Junta de Andalucía y uno del IGME (Instituto Geológico y Minero).

La elección de este juzgado fue duramente criticada por los demandantes y por Greenpeace y otras ONG. El 13 de mayo de 1998 Greenpeace se dirigió por escrito al Consejo General del Poder Judicial interesando el nombramiento de un Juez Especial (Juez de Apoyo) para que instruyera la causa por el vertido tóxico acaecido en Doñana, ya que el Juzgado de Instrucción de Sanlúcar la Mayor, al igual que la mayoría de los Juzgados españoles no tienen medios humanos ni materiales para poder llevar a cabo la investigación de unos hechos de tal magnitud; advirtiendo que esta situación podría conducir al fracaso de los Tribunales de Justicia.

No obstante el caso se atribuyó en comisión de servicios a la Jueza Celia Belhadj-Ben Gómez, anterior Juez del Juzgado de Sanlúcar la Mayor y a partir del 13 de octubre de 1998 Juez Titular del Juzgado de Primera Instancia e Instrucción de Dos Hermanas (Sevilla).

Los principales grupos medioambientales del país (Ecologistas en Acción, SEO-BirdLife, WWF y Greenpeace España) trabajaron juntos desde que ocurrió la catástrofe. Denunciando los hechos; solicitando la limpieza de la zona y el cierre de la mina; y proponiendo alternativas laborales en la zona afectada.

Actitud de la empresa

El presidente y director ejecutivo de Boliden AB afirmó que: “Boliden no ha actuado de forma negligente en ningún momento. Sin embargo, como propietaria de la mina, Boliden aceptará sus responsabilidades”. En la misma rueda de prensa, declaró que Boliden tenía un seguro de daños a la propiedad y de interrupción de la actividad con un límite de unos 66 millones de euros, y un seguro de responsabilidad a terceros con un límite de unos 13 millones de euros.

La realidad resultó ser muy diferente. La compañía no asumió ninguna responsabilidad. Boliden ha gastado en total 96 millones de euros en la limpieza del vertido, y ha recibido varias ayudas de la Unión Europea valoradas en 37,7 millones de euros⁷⁴. En abril de 2002, Boliden anunció el inicio de procedimientos legales para recuperar el dinero que había gastado.

El 29 de junio de 1999 Boliden anunció que había reiniciado sus actividades mineras en la explotación a cielo abierto de Los Frailes. Sin embargo, en octubre de 2000 Boliden Arpisa se declaró insolvente y anunció que no seguiría la extracción en la mina de Los Frailes tras octubre de 2001. En septiembre de 2001, Boliden cerró la mina y despidió a 425 trabajadores.

Resultado legal

En diciembre de 2000, dos años y medio después del accidente y tras cientos de páginas de sumario legal, la Jueza Celia Belhadj-Ben Gómez, del tribunal de Sanlúcar la Mayor, concluyó que no había indicios de responsabilidad criminal en el fallo de la pared de contención, cerrando el caso.

El fallo fue apelado por las administraciones e instituciones que habían denunciado el caso. No obstante, en noviembre de 2001, el Tribunal Regional de Sevilla ratificó esta decisión.

En agosto de 2002 el Gobierno español impuso una multa de 45 millones de euros a Boliden Arpisa, S.L. por los daños ambientales y socioeconómicos causados y para cubrir los costes de restauración de los ecosistemas afectados.

En el año 2003, la Sección Sexta de la Audiencia había cerrado la vía civil para que la Junta reclamase a Boliden y había aconsejado recurrir a la vía contencioso-administrativa, por lo que ahora el Supremo reconoce que existe un caso de “peregrinaje judicial”.

La Junta reclamó en 2004 que las empresas de la multinacional minera sueca asumieran el pago del dinero público destinado a la limpieza del vertido tóxico, que el Gobierno andaluz cifró en 89,9 millones de euros.

Boliden continúa librándose de pagar por la catástrofe medioambiental de Aznalcóllar. En el año 2011, la sala de lo contencioso-administrativo del Tribunal Supremo, confirmó íntegramente otro fallo de 2007 del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía (TSJA) que anulaba el acuerdo del Consejo de Gobierno de la Junta por el que reclamaba a la compañía el pago de los costes provocados por la rotura de la balsa minera que desencadenó el desastre.⁷⁵

Declaración final de Greenpeace

Este caso demuestra claramente las deficiencias que el sistema legal español ya tenía en 1998 y todavía tiene hoy, que permite a las empresas ser absueltas por delitos medioambientales.

Toda la suma de voluntades contrarias a la defensa del derecho al medio ambiente se podría haber evitado si el proceso judicial hubiera tenido una tramitación desarrollada en unas condiciones acordes a la gravedad de los hechos.

Anexo II Evolución de la normativa relativa al Derecho del Mar tras el siniestro del *Prestige*

- Se suscribieron por España **Declaraciones Conjuntas** con Alemania, Francia y Portugal, respectivamente, sobre cooperación en materia de seguridad marítima en relación con la contaminación procedente de buques. Tenían un sentido más político que jurídico, y algunas como la Declaración suscrita con Francia molestaron a la OMI (Organización Marítima Internacional).⁷⁶

- **A nivel comunitario**, el Consejo de Ministros de Telecomunicaciones, Transportes y Energía de la Unión Europea, celebrado el 6 de diciembre de 2002 ⁷⁷, aprobó por unanimidad unas conclusiones en materia de seguridad marítima en relación con la contaminación, entre las que destacaba la supresión acelerada de los petroleros de casco único, a partir de 15 años de servicio, conclusiones que fueron refrendadas por el Consejo Europeo de Copenhague, celebrado los días 12 y 13 de diciembre de 2002.

El acuerdo no llegó a ser el que se necesitaba, responsabilidad plena e ilimitada a través de toda la cadena de custodia del petróleo, incluyendo a los dueños, gestores y operadores de los barcos, compañías fletadoras y dueños de la mercancía. Lamentablemente, tres Estados, Grecia, Holanda y Reino Unido vetaron la posibilidad de cualquier acuerdo, poniendo de manifiesto claramente que los intereses de las compañías petroleras y armadores están por encima del medio ambiente marino y de la gente que depende de él.

Finalmente, y ante la posibilidad de no llegar a ningún tipo de acuerdo, Bélgica propone una serie de medidas descafeinadas y aplicables en un futuro, que fueron aceptadas unánimemente ⁷⁸. La Agencia Europea de Seguridad Marítima celebró su primera reunión el 4 de diciembre de 2002, y reforzó sus competencias en virtud del Reglamento (CE) 1644/2003, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de julio de 2003. Se anticipó la puesta en funcionamiento del sistema de seguimiento del tráfico marítimo europeo, denominado SafeSeaNet. Se dictó el Reglamento (CE) 2372/2002 del Consejo, de 20 de diciembre de 2002, por el que se establecían medidas específicas para compensar a los sectores

pesquero, marisquero y acuícola españoles, afectados por los vertidos de fueloil del petrolero *Prestige*. Varios Estados miembros tomaron la iniciativa de presentar en la OMI, con el apoyo de la Comisión Europea, la propuesta de designación de un amplio abanico de zonas marinas especialmente sensibles (ZMES). En marzo de 2003, se formuló la propuesta de Directiva sobre contaminación procedente de los buques, con introducción de sanciones, incluso de carácter penal, que se aprobaría, el 7 de septiembre de 2005, como Directiva 2005/35/CE del Parlamento Europeo y del Consejo.

- **En el ámbito internacional general**, España presentó, el 25 de febrero de 2003, ante la OMI (en concreto, en el Subcomité de Seguridad en la Navegación), para su aprobación, un nuevo dispositivo de separación del tráfico marítimo frente a Finisterre, consistente en dos nuevas vías de navegación, una para cada sentido, para uso exclusivo de buques que transportasen mercancías peligrosas a granel, separadas de las vías de navegación de los buques con cargas convencionales. El citado dispositivo fue tramitado por procedimiento de urgencia y aprobado con ligeras modificaciones técnicas.

También presentó propuestas, conjuntamente con otros países de la Unión Europea, en orden a: que los planes de auditoría modelo OMI, tuvieran carácter obligatorio para los Estados de abanderamiento y que sus resultados fuesen de acceso público; el establecimiento de "zonas marítimas especialmente sensibles", en las que se pudiera restringir el paso de buques, excepto los de doble casco, con mercancías peligrosas; enmiendas al Convenio MARPOL con el objetivo de prohibir el transporte de hidrocarburos pesados en buques monocasco y acelerar la retirada progresiva del servicio de los petroleros monocasco, en función del tipo de buque y la fecha de su construcción; la enmienda al Protocolo del Convenio Internacional de Indemnización de daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos, en el sentido de constituir un Fondo Complementario que incrementara en 5,5 veces el límite de la indemnización garantizada por el Fondo Internacional (FIDAC), pasando de 135 millones de derechos especiales de giro (equivalente a unos 170 millones de euros) a 750 millones de derechos especiales de giro (cifra cercana a los 1000 millones de euros). Esta propuesta fue adoptada por la Conferencia Diplomática auspiciada por la OMI, el 16 de mayo de 2003.

- A nivel de **Derecho interno**, se aprobaron, en un tiempo récord, las siguientes normas:

- Real Decreto-Ley 9/2002, de 13 de diciembre, por el que se adoptaban medidas para buques tanque que transportaran mercancías peligrosas o contaminantes, el cual implicaba la prohibición de entrada en puertos, terminales o zonas de fondeo españoles, de los buques petroleros de casco único tipo *Prestige*;

- Real Decreto 1220/2002, de 22 de noviembre, por el que se creó la Comisión Interministerial para el seguimiento de los daños causados por el *Prestige*;

- Real Decreto 1/2003, de 3 de enero, por el que se creó el Comisionado para las actuaciones derivadas de la catástrofe del *Prestige*;

- Real Decreto 90/2003, de 24 de enero, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y control de buques y para las correspondientes actividades de la Administración marítima;

- Real Decreto 91/2003, de 24 de enero, por el que se aprobaba el Reglamento regulador de las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles;

- Real Decreto 1249/2003, de 3 de octubre, sobre requisitos de información exigibles a los buques mercantes que lleguen a los puertos españoles y salgan de éstos;

- Real Decreto-Ley 4/2003, de 20 de junio, por el que la Administración General del Estado anticipaba las indemnizaciones a los perjudicados por el vertido del *Prestige*, sin que ello supusiera asunción de responsabilidad por su parte.



1 El delito ecológico aparece en el artículo 325 del Código penal: “Será castigado con las penas de prisión de dos a cinco años, multa de ocho a veinticuatro meses e inhabilitación especial para profesión u oficio por tiempo de uno a tres años el que, contraviniendo las Leyes u otras disposiciones de carácter general protectoras del medio ambiente, provoque o realice directa o indirectamente emisiones, vertidos, radiaciones, extracciones o excavaciones, aterramientos, ruidos, vibraciones, inyecciones o depósitos, en la atmósfera, el suelo, el subsuelo o las aguas terrestres, subterráneas o marítimas, incluido el alta mar, con incidencia incluso en los espacios transfronterizos, así como las captaciones de aguas que puedan perjudicar gravemente el equilibrio de los sistemas naturales. Si el riesgo de grave perjuicio fuese para la salud de las personas, la pena de prisión se impondrá en su mitad superior.”

2 Esta infracción está contenida en el artículo 330 del Código penal: “Quien, en un espacio natural protegido, dañare gravemente alguno de los elementos que hayan servido para calificarlo, incurrirá en la pena de prisión de uno a cuatro años y multa de doce a veinticuatro meses.”

3 Según la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, en su artículo 3, apartado primero.

4 Según Real Decreto 1281/2000, de 30 de junio.

5 Según Real Decreto 1280/2000, de 30 de junio.

6 Porta Serra, M., Castano-Vinyals, G., Castano-Vinyals, G.. "El impacto sobre la salud humana de la catástrofe del *Prestige*: propuestas para su estudio". *Arch. Prev. Riesgos Labor*, 2003; 6 (2): 52-54.

7 Romar, R., "Los marineros del «*Prestige*» aún tienen problemas respiratorios", *La Voz de Galicia*, 18 de junio de 2012.

8 Greenpeace España, 2003. *El Prestige seis meses después*.

9 Greenpeace España, 2002. *Prestige: crónica de una marea negra*.

10 Según La ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, en su artículo 4.

11 Según el Real Decreto 1475/2000, de 4 de agosto, por el que se modifica y desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento, en su Artículo 1.1.

12 La Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante explícita en su artículo 87, apartado 2.

13 Orden de 23 de febrero de 2001 por la que se aprueba el Plan Nacional de Contingencias por contaminación marina accidental. Comprobado el 27 de septiembre de 2012. www.magrama.gob.es/es/costas/temas/proteccion-del-medio-marino/PlanNacContingencias-tcm-7-198035.pdf

14 Sangiao, A., “Casco decidió alejar el *Prestige* sin oír a expertos independientes”, *La Voz de Asturias*, 13 de diciembre de 2002.

15 Real Decreto 1475/2000, de 4 de agosto, por el que se modifica y desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento, artículo 12.

16 Real Decreto 1220/2002, de 22 de noviembre, por el que se crea la Comisión interministerial para el seguimiento de los daños ocasionados por el buque *Prestige*. <http://www.boe.es/boe/dias/2002/11/23/pdfs/A41342-41342.pdf>

17 Hermida, X., “Marina Mercante admite que ordenó alejar el buque sin evaluar daños”, *El País*, 3 de abril de 2003.

18 Morcillo, C., “Comienzan en EE.UU. las acciones legales contra la clasificadora del *Prestige*”, *ABC*, 19 de marzo de 2003

19 Según Real Decreto 693/2000, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, en razón de su ámbito competencial.

30 La injusticia del *Prestige*

20 “El PSOE cree que es pronto para abrir los caladeros afectados por el fuel”. *El País*, 29 de enero de 2003.

21 Greenpeace España. *Prestige: Crónica de una marea negra*.

22 “Del *Prestige* a la reforma del PAC”. *Público*. 22/12/2011

23 <http://web.jet.es/feg/prestige/021127.htm>

24 http://www.belt.es/noticias/especial/prestige/noticia_06.htm

25 La cronología no oficial del *Prestige*: <http://www.losgenoveses.net/especiales/Prestige/prestige Cronologia.html>

26 Wikipedia (Jaume Matas)

27 Entrevista a Jaume Matas en *La Razón* (24.11.02).

28 <http://www.boe.es/diarioboe/txt.php?id=BOE-A-2002-15767>

29 Según el artículo 12 del Real Decreto 840/2002, de la estructura orgánica del departamento.

30 [http://www.congreso.es/portal/page/portal/Congreso/PopUpCGI?CMD=VERLST & BASE = puw 7& DOCS=1-1& QUERY =\(CDC 200301230675_CODI_\)](http://www.congreso.es/portal/page/portal/Congreso/PopUpCGI?CMD=VERLST & BASE = puw 7& DOCS=1-1& QUERY =(CDC 200301230675_CODI_))

31 <http://www.elpais.com/iphone/index.php?module=iphone & page=elp.iph visomoticias & idNoticia=20021203 elpepunac 4. Tes & seccion = soc>

32 Informe técnico CSIC *Prestige* nº 1: Caracterización del vertido y evolución preliminar en el medio <http://csicprestige.iim.csic.es/desarro/informcsic/1/index.htm>

33 <http://www.greenpeace.org/espana/Global/espana/report/contaminacion/resumen-del-informe-quot-el-p.pdf>, <http://www.boe.es/boe/dias/2002/11/23/pdfs/A41342-41342.pdf>

34 <http://www.mundosolidario.org/doc.php?var=366>

35 Informe de situación de los estudios epidemiológicos en las CC.AA afectadas por el *Prestige*. 11 de abril de 2003.

36 <http://www.creal.cat/esnoticias/164/los-problemas-respiratorios-de-los-pescadores-que-participaron-en-la-limpieza-del-prestige-persistieron-5-anos>

37 http://es.wikipedia.org/wiki/Federico_Trillo http://www.lavanguardia.com/politica/20120515/54294_040093/federico-trillo-embajadorlondres.html

38 (20-11-02) <http://www.losgenoveses.net/especiales/Prestige/prestige frasesparalahistoria.html>

39 <http://paraquenovuelvapasar.blogspot.com.es/2008/03/altos-cargos-de-fomento.html>

40 “Casco alejó el *Prestige* tras consultar con cinco técnicos”, *El País*, 13 de diciembre de 2012.

41 <http://www.pladesemapesga.com/index.php?name=News&file=article&sid=26116>

42 <http://www.pladesemapesga.com/index.php?name=News&file=article&sid=26116>

43 Salgado, A. “*Prestige* y Conselleira do Mar de la Xunta de Galicia ¡¡¡que la echen!!!”, *Xornal Pladesemapesga de la Mar y la Pesca*, 10 de noviembre de 2011.

44 Por la Ley Orgánica 1/1992 sobre Protección de la Seguridad Ciudadana.

45 <http://es.wikipedia.org/wiki/Delegaci%C3%B3ndelGobierno>

Greenpeace España

La injusticia del *Prestige*

46 Real Decreto 1220/2002, de 22 de noviembre, por el que se crea la Comisión interministerial para el seguimiento de los daños ocasionados por el buque *Prestige*. <http://www.boe.es/boe/dias/2002/11/23/pdfs/A41342-41342.pdf>

47 <http://www.pladesemapesga.com/index.php?name=News&file=article&sid=38084> Los que tomaron la decisión fueron el director general dela Sociedad de Salvamento Marítimo, Javier Gárate; el subdirector general de Tráfico y Seguridad Marítima, Manuel Nogueira; el capitán marítimo de A Coruña, Angel del Real; el delegado del Gobierno en Galicia, Arsenio Fernández de Mesa, y el director general de la Marina Mercante, José Luis López Sors. Después de tomar esa opción, el grupo informó al ministro de Fomento, Francisco Álvarez-Cascos, quien avaló el alejamiento del *Prestige*.

48 http://elpais.com/diario/2011/11/26/espana/1322262013_850215.html

49 <http://gl.wikipedia.org/wiki/ArsenioFern%C3%A1ndezdeMesa>

50 <http://www.elpais.com/iphone/index.php?module=iphone&page=eliph visomoticias&idNoticia=20030219cdscdiemp5.Tes&seccion=>

51 http://elpais.com/diario/2011/11/26/espana/1322262013_850215.html

52 http://www.elmundo.es/especiales/2002/11/ecologia/prestige/arsenio_mesa30296.html

53 <http://www.diariocordoba.com/noticias/opinion/arsenio-fernandez-de-mesa30296.html>

54 <http://www.elperiodicoextremadura.com/noticias/sociedad/evacuada-tripulacion-del-prestige-ante-riesgo-de-naufragio24417.html>

55 <http://lacomunidad.cadenaser.com/preguntas/tags/ca%C3%B1ete>

56 <http://lacomunidad.cadenaser.com/preguntas/tags/ca%C3%B1ete>

57 <http://marenostrum.org/ecologia/medioambiente/prestige/desgracia6.htm>

58 http://www.lavozdegalicia.es/galicia/2009/06/23/0003_7802735.htm

59 Sangiao, A. “El capitán de A Coruña alejó el *Prestige* sin evaluar su estado”, *El Periódico de Aragón*, 2 de octubre de 2012.

60 <http://paraquenovuelvapasar.blogspot.com.es/2008/03/altos-cargos-de-fomento.html>

61 Orden del DOG nº 242 de 17/12/2001 - Xunta de Galicia

62 <http://www.elmundo.es/elmundo/2002/11/20/ciencia/1037781921.html>

63 <http://www.europapress.es/nacional/noticia-exconsejero-antiguo-rival-feijoo-carrera-sucesion-fragasustituira-romay-senado-20120608152243.html>

64 http://www.lavozdegalicia.es/galicia/2010/02/16/0003_8298044.htm

65 http://blogs.periodistadigital.com/medioambiente.php/2007/11/18/nunca_mais_cancio_prestige_xunta_fraga_8998

66 <http://www.lavozdegalicia.es/galicia/2009/01/19/00031232374540739507187.htm>

67 Según la Convención de las Naciones Unidas sobre la Ley del Mar (CONVEMAR) corresponde al Estado que abandera a un barco (estado de pabellón) garantizar que éste cumple con todos los requisitos -ya sean de seguridad, medioambientales o laborales- así como su control efectivo. La industria prefiere en muchas ocasiones abanderar sus barcos en países que no ejercen este control, lo que les garantiza libertad para minimizar sus costes. Estas son las llamadas “banderas de conveniencia”.

68 El *Prestige* tenía bandera de Bahamas, propietario griego (Universe Maritime Ltd.), armador liberiano (Mare Shipping Inc.) y fletador suizo (Crown Resource). La aseguradora era London Steamship Owners Insurance.

69 26 de noviembre de 2002. Greenpeace solicita a los presidentes de Francia y España, reunidos en la cumbre Franco-Española, que impulsen en el marco de la UE la creación de un nuevo régimen de responsabilidad en los accidentes marítimos como el del *Prestige* <http://webs.greenpeace.es/archivo/costasPrestig/C-comunicados3.htm>

70 La Analítica de lodos y aguas encargada por Greenpeace, y los informes sobre Doñana elaborados por Greenpeace se pueden encontrar en <http://www.greenpeace.org/espana/Global/espana/report/other/doana-un-a-o-despues-del-ver.pdf>

71 Tercer informe del Grupo de expertos del CSIC (Comité Superior de Investigaciones Científicas) y otros organismos colaboradores sobre la emergencia ecológica de Aznalcóllar del Río Guadiamar, mayo de 1998.

72 Informe del Departamento de Conservación de la Naturaleza de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía en relación a la fauna afectada, 5 de junio de 1998.

73 Informe *Minería en Doñana. Lecciones aprendidas*, WWF, abril de 2002.

74 Informe *Minería en Doñana. Lecciones aprendidas*. WWF, abril de 2002.

75 “Bolidén se libra de pagar por el vertido de Aznalcóllar”, *Público*, 7 de diciembre de 2011.

76 En la Declaración suscrita con Francia, con motivo de la cumbre Hispano-Francesa, celebrada en Málaga el 26 de noviembre de 2002, se establecía en el punto 4 la posibilidad de limitar el tráfico de buques que transportasen mercancías peligrosas dentro de las 200 millas, concretándose a continuación de la siguiente forma: “España y Francia están de acuerdo en establecer un control firme, en sus zonas económicas exclusivas, de todos los barcos con una antigüedad superior a 15 años, monocasco, que transporten fuel, alquitranes y crudo y que supongan un riesgo para la protección del medio ambiente marino. Para ello, España y Francia establecerán un sistema de información detallada a la entrada de sus zonas económicas exclusivas para permitir en caso de duda un control exhaustivo del buque en el mar cuyo resultado podría suponer la obligación de abandonar la zona. España y Francia solicitarán a la Unión Europea que estudie las condiciones para la generalización de esta medida”.

77 6 de diciembre de 2002, cuarenta activistas de Greenpeace simulan un desastre petrolero a las puertas de la reunión de ministros europeos de Transporte, Energía y Telecomunicaciones, convocada para discutir sobre Seguridad Marítima. Greenpeace demanda una responsabilidad plena e ilimitada a través de toda la cadena de custodia del petróleo, incluyendo a los dueños, gestores y operadores de los barcos, compañías fletadoras y dueños de la mercancía.

78 Tal iniciativa, se convertiría siete meses después en el Reglamento (CE) nº 1726/2003, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de julio de 2003, por el que se modificaba el Reglamento (CE) nº417/2002, de 18 de febrero de 2002, relativo a la introducción acelerada de normas en materia de doble casco. La Comisión Europea publicó la “lista negra” orientativa de los buques cuyo acceso a los puertos.

La injusticia del *Prestige* 31

GREENPEACE

Este informe ha sido producido gracias a las aportaciones económicas de los socios de Greenpeace.

Greenpeace es una organización independiente política y económicamente que no recibe subvenciones de empresas, gobiernos o partidos políticos.

Hazte socio en [greenpeace.es](https://www.greenpeace.es)

Greenpeace España
San Bernardo 107
28015 Madrid
T. 91 444 14 00
info@greenpeace.es

[greenpeace.es](https://www.greenpeace.es)