

prestige

protección a toda costa



GREENPEACE

prestige

protección a toda costa

Prestige: Protección a Toda Costa

Texto/ María José Caballero
Mapas y gráficos/ Raquel Montón
Foto portada/ Greenpeace-Pedro Armestre
Diseño y Maquetación/ Rebeca Porras
Impresión/ Artegraf
Traducción de la versión inglesa/ Beth Parsons

Impreso en papel 100% reciclado y libre de cloro

Noviembre 2003

Agradecimientos/ Juan Freire, Sebastián Losada, Laura Pérez, Paloma Colmenarejo, Mario Rodríguez, Gert Jan Gast, Paul Horsman, Matilda Bradshaw

Una versión electrónica de este informe está disponible en la página web
www.greenpeace.es

Greenpeace agradece la reproducción del contenido del presente informe siempre y cuando se cite expresamente la fuente.

Introducción

Repercusiones de la marea negra pág 10

Impactos sobre organismos y las comunidades marinas	pág 12
Impacto sobre las pesquerías	pág 16
Efectos comerciales	pág 18
Seguridad alimentaria	pág 21
Repercusiones sobre el Sector Turístico	pág 24
Repercusiones Sociales: El caso de la costa gallega	pág 25

El *Prestige* demanda soluciones pág 28

Soluciones para la recuperación de los ecosistemas litorales y marinos afectados por el vertido del <i>Prestige</i>	pág 29
Áreas Marinas Protegidas	
Concepto, Funciones, Objetivos y Beneficios	
Situación Internacional	
Situación en el ámbito estatal	
La desprotección de la costa afectada por el <i>Prestige</i>	
Propuesta de Protección	
Soluciones encaminadas a prevenir nuevas catástrofes	pág 51
Medidas para mejorar la seguridad en el tráfico marítimo	
Medidas de seguridad contra la contaminación y frente a catástrofes	
Eliminación de amenazas en la franja costera	

Anexo I pág 58

Medidas adoptadas por la Unión Europea y España a raíz de la catástrofe del *Prestige*

Medidas adoptadas por la Unión Europea
Medidas adoptadas por España
Normativa Nacional
Normativa Autonómica

Anexo II pág 64

Acuerdos Mundiales en vigor sobre Áreas Marinas Protegidas

prestige
protección a toda costa

Greenpeace/ Prestige: Protección a toda costa/ 4



Nunca más otro *Prestige*

Más allá de los titulares de prensa se libra casi en silencio una batalla soterrada entre los que se benefician del negocio del transporte de sustancias peligrosas por mar y aquellos que defendemos medidas drásticas para evitar nuevas mareas negras. Desde que hace un año el *Prestige* comenzara a verter fuel mortífero en el Atlántico poco ha cambiado el panorama legal. Si bien la Unión Europea ha prohibido la entrada en puertos europeos de fuel pesado en buques monocasco, ese tipo de fuel supone solamente alrededor del 5% del total productos petrolíferos que entran en Europa. Pero la Organización Marítima Internacional (OMI) ya ha puesto el grito en el cielo contra esta leve iniciativa.

El cambio de régimen de responsabilidad ni siquiera ha sido abordado por la Unión Europea o por la OMI. Así las cosas, la responsabilidad ilimitada ante accidentes como el del *Prestige* continúa sonando a utopía. ¿Dónde está hoy Crown Resources? Una vez más las personas y el medio ambiente han pagado -y seguirán haciéndolo-, un alto precio, mientras que los que se benefician del tráfico de crudo se esconden tras entramados legales inabordables.

Un año después de la catástrofe ya sabemos que las costas europeas nunca sufrieron tanto por una marea negra: más de 2.000 kilómetros de costa afectada; cientos de miles de aves petroleadas y, un año después, el fuel sigue llegando hasta nuestras costas. Los datos son escalofriantes, y ni el denodado esfuerzo de propaganda de algunos dirigentes ha conseguido convencernos de que "aquí no pasó nada".

Con este informe Greenpeace vuelve a echar la vista atrás y a repasar lo que ha sido el año después del *Prestige*. Pero sobre todo queremos mirar hacia delante, y proponer medidas concretas que impidan otro *Prestige*. Nuestras propuestas son ambiciosas, pero imprescindibles, y van desde la protección de áreas costeras para su recuperación hasta los cambios en la legislación marítima internacional para la prevención. Sería lamentable que después de tanto daño, nada cambie.

La próxima marea negra nos está esperando. La pregunta que nos hacemos no es si ocurrirá o no, sino cuándo y dónde. Queremos dejar de hacernos esta pregunta. Queremos que las cosas cambien. Por eso este informe. Para ello las propuestas que contiene. Esperemos que no caigan en saco roto.

Juan López de Uralde
Director de Greenpeace España



Introducción

aa

Las 15:15 del 13 de noviembre de 2002, el petrolero monocasco Prestige, con bandera de Bahamas y 26 años de antigüedad, cargado con 77.000 toneladas de fuel oil pesado residual, lanzaba un SOS a 28 millas (50 kilóme-

tros) de Finisterre, en Galicia. A las cinco de la tarde, los primeros litros de crudo empezaban a contaminar el Océano Atlántico.

Un año después, los restos del vertido - el tristemente famoso "chapapote", "pichi" o "galipote", según el tramo de costa donde arriben-, siguen llegando con un goteo incesante a la costa Atlántica norte¹.

o

Un año después, los restos del vertido -el tristemente famoso "chapapote", "pichi" o "galipote", según el tramo de costa donde arriben-, siguen llegando con un goteo incesante a la costa Atlántica norte

Estudios como "El Impacto del Prestige"², realizado por científicos de universidades gallegas, revelan una especial preocupación por la situación actual. Los autores, que también estudiaron las repercusiones del hundimiento del buque Mar Egeo en 1992 frente a la costa de A Coruña, estiman que el daño provocado por el Prestige es aún mayor. La masiva mortandad de aves, entre 250.000 y 300.000 según ha estimado la Sociedad Española de Ornitología (SEO/BirdLife), indica que nos hallamos ante la mayor catástrofe de este tipo sufrida nunca en Europa y la segunda del mundo tras la provocada en 1989 por el Exxon Valdez en Alaska. Las investigaciones de estos expertos apuntan a que, desde el punto de vista económico, el desastre del Prestige supera incluso al del Exxon Valdez, pues el coste de las tareas de limpieza y recuperación podrían alcanzar los 2.500 millones de euros, frente a los 1.800 gastados en Alaska.

Según vaticinan los científicos expertos en esta materia, las repercusiones socioeconómicas y ambientales de la marea negra se dejarán sentir durante al menos una década en los 2.000 kilómetros de costa que se han visto afectados. La totalidad de la Cornisa Cantábrica y el Atlántico gallego han visto su litoral gravemente dañado por la llegada de innumerables oleadas de crudo. El vertido ha teñido de negro las playas y acantilados, ha acabado con una parte de la vida marina directamente (por mortalidad), o indirectamente (muchos organismos con capacidad para moverse huyeron ante la presencia del hidrocarburo), y ha hipotecado la calidad de unas aguas que tardarán muchos años en volver a reunir las características idóneas para el desarrollo de la vida marina tal y como era antes de este desastre ambiental.

A pesar de esta grave situación, el Gobierno español no ha presentado todavía un plan integral de recuperación de la costa afectada que sirva para acelerar su rehabilitación ambiental, económica y social. Tampoco ha habido cambios en la normativa internacional encaminados a prevenir accidentes de este tipo en el futuro.

La catástrofe del Prestige debe ser el revulsivo que impulse un cambio de rumbo. Así tienen que entenderlo quienes gestionan los recursos económicos y ambientales. Tanto las costas cantábricas como las gallegas han sido una fuente generadora de riqueza durante cientos de años, tanto de recursos como de empleos. Ahora están más amenazadas que nunca, su estructura y su función corren peligro.

Debemos poner toda la sabiduría y medios necesarios para que jamás vuelva a repetirse un desastre de semejante magnitud. El Gobierno ha de ser consciente del papel que desempeña el medio marino en el equilibrio biológico natural y asumir como prioridad la recuperación ambiental, económica y social de todo el territorio afectado.

Una buena medida del escaso interés del Gobierno español es la cantidad de dinero invertida en la evaluación de la catástrofe provocada por el Prestige. El Ministerio de Ciencia y Tecnología ha puesto en marcha investigaciones que, según diversas fuentes oficiales, no superan los 10 millones de euros. La cifra empleada por el Gobierno norteamericano para evaluar y monitorizar la marea negra ocasiona-

¹ La costa atlántica norte engloba a las costas cantábrica y gallega.

² *El Impacto del Prestige. Análisis y Evaluación de los daños causados por el accidente del Prestige y dispositivos para la regeneración y recuperación económica de Galicia.* Instituto de Estudios Económicos de Galicia Pedro Barrié de la Maza.

da por el Exxon Valdez rozó los 400 millones de dólares. Cuarenta veces más que lo presupuestado para el Prestige.

○ Greenpeace demanda la creación de una red de áreas marinas protegidas a lo largo de la costa afectada por la catástrofe del Prestige como una de las soluciones encaminadas a permitir la recuperación de los ecosistemas más dañados por el vertido

Greenpeace considera que es urgente actuar para que no vuelva a repetirse ninguna catástrofe como la del Prestige en nuestras costas. Para ello es esencial que se pongan en marcha soluciones encaminadas a prevenir nuevos desastres. De igual manera, Greenpeace considera urgente la recuperación completa de los ecosistemas afectados.

Para ello debe desarrollarse un sistema de monitorización ambiental de los ecosistemas afectados. Las medidas presentadas hasta el momento por el Gobierno son parciales y fragmentarias, y en muchos casos se olvidan completamente del medio natural afectado. Es el caso del llamado "Plan Galicia", un conjunto de costosas infraestructuras - puertos, carreteras y trenes - que nada tienen que ver con la recuperación que necesita la costa gallega y cantábrica.

Forzar a la industria naviera a operar con las mayores garantías de seguridad, el control del tráfico marítimo, el reforzamiento de las medidas de seguridad y el control de la contaminación procedente de tierra son fundamentales para prevenir nuevas mareas negras en la franja litoral.

Junto a estas medidas, la recuperación del espacio afectado por la contaminación no debe demorarse ni un minuto. El Gobierno español, en colaboración con la comunidad científica y pesquera, debe elaborar un plan integral de recuperación del área afectada. Los conocimientos científicos y técnicos deben emplearse para paliar los efectos del vertido y acelerar la

©GREENPEACE/ P. ARMESTRE



recuperación de los ecosistemas costeros dañados, lo que sin duda repercutirá en la mejora de las economías ligadas al medio marino.

Existe un consenso científico sobre el beneficioso papel que desempeña la protección de las áreas más valiosas desde el punto de vista biológico. Dicha protección las convierte en auténticas "arcas de Noé", dispuestas a acelerar la rehabilitación del medio natural dañado, así como de todos sus habitantes. Greenpeace demanda la creación de una red de áreas marinas protegidas a lo largo de la costa afectada por la catástrofe del Prestige como una de las soluciones encaminadas a permitir la recuperación de los ecosistemas dañados por el vertido.

En la actualidad, a lo largo de los 2.000 kilómetros de costa afectados por el Prestige, tan sólo existen dos áreas marinas protegidas: las Islas Atlánticas, protegidas bajo la figura de Parque Nacional, y una pequeña área en la costa vasca: el Biotopo protegido de Gaztelugatxe. Esta falta de espacios marinos protegidos debe ser subsanada con rapidez, tal y como lo ha demandado la Unión Europea en un informe presentado recientemente en el Parlamento Europeo.

Una de las medidas puestas en marcha por el Gobierno español ha consistido en proponer el establecimiento de un área marina protegida realizar una petición a la Organización Marítima Internacional (OMI) que pueda proteger el área de para declarar un área marina protegida que incluya la costa gallega frente al paso de buques peligrosos en el Atlántico. Una docena de países pertenecientes a la OMI han expresado su rechazo a esta propuesta, poniendo así de manifiesto la escasa importancia que algunos gobiernos otorgan al medio ambiente.

La decisión final sobre la propuesta de protección será tomada en octubre de 2004. Aunque al final resultase aprobada, la medida resulta claramente insuficiente para recuperar el área afectada por la marea negra, ya que el resto de amenazas, como reconocen muchos países - incluso aquellos que se oponen a la declaración del área marina protegida-, seguirán presentes. El Gobierno español tiene la responsabilidad y obligación de desarrollar todas las medidas necesarias dentro de su ámbito de actuación, donde nadie puede negarle la posibilidad de crear espacios protegidos que ayuden a prevenir nuevas catástrofes y a recuperar ambiental y económicamente las zonas dañadas.



A mediados de marzo, el Ministerio de Sanidad anunció que llevaría a cabo un estudio epidemiológico, pero parece haberse olvidado de su promesa

Sin embargo, el pasado 24 de octubre, el Consejo de Ministros aprobó la concesión de cinco permisos de investigación a la empresa Repsol Investigaciones Petrolíferas, S.A. para la búsqueda de hidrocarburos frente a las costas asturianas en una superficie equivalente a toda Cantabria. El Gobierno español no parece decidido a asumir su responsabilidad.

Por otra parte, la Organización Marítima Internacional, organismo internacional responsable de velar por la seguridad del tráfico marítimo y de la preservación de la contaminación marina procedente de barcos, debe asumir de forma urgente la puesta en marcha medidas a nivel internacional encaminadas a incrementar la calidad del tráfico marítimo.

Las medidas deben incluir:

- Un régimen de responsabilidad que incentive la utilización de barcos que cumplan todos los requisitos de seguridad. Igualmente debe hacer cumplir el principio de "quien contamina paga" a todos los integrantes de la cadena de transporte de sustancias por barco.
- La retirada progresiva de los buques monocasco en todo el mundo.
- El establecimiento de áreas marinas protegidas en las áreas costeras más sensibles.
- Un régimen más robusto y transparente de inspección y mantenimiento de los buques.
- Acabar con los vacíos legales que existen en la realidad, como el uso de banderas de conveniencia, que permiten a los armadores eludir sus responsabilidades.



Repercusiones de la marea negra

Las mareas negras son eventos puntuales pero agudos de contaminación. Sus efectos a corto plazo, evidentes y espectaculares, son seguidos por otros a medio y largo plazo, menos visibles pero generalmente más importantes desde el punto de vista ecológico y económico³.

Transcurrido un año del accidente del Prestige, los impactos ocasionados por el vertido son patentes. La grave contaminación a lo largo de casi 2.000 kilómetros de costa no es un hecho pasajero que podamos olvidar.

Mar, playas y acantilados cubiertos de negro no son tan sólo una imagen grabada en nuestra retina. Las consecuencias abarcan un conjunto de actividades económicas, sanitarias, sociales y ambientales a tener en cuenta.

En el informe "Prestige: Seis meses después" Greenpeace denunciaba la falta de datos sobre los impactos del vertido en los ecosistemas afectados. Transcurridos otros seis meses, no podemos decir que la situación haya experimentado una notable mejoría. Muy poco se sabe de los estudios que las administraciones están llevando a cabo para evaluar las repercusiones de la marea negra. A la abundancia de estudios parciales en los primeros meses le siguió una total ausencia de información. Tampoco se ha hecho público ningún plan de recuperación, ni de medidas concernientes a los aspectos y sectores afectados, como por ejemplo la seguridad alimentaria, el turismo o las repercusiones sociales.

Las actividades directamente relacionadas con el medio marino - pesca, marisqueo y turismo - están ya sufriendo el impacto de la marea negra del Prestige. Sin embargo no son las únicas, ya que se han producido efectos indirectos sobre la economía y el bienestar de las comunidades afectadas en su conjunto.

La salud de los voluntarios que han estado recogiendo restos de la marea negra y la de los habitantes de la costa que han sufrido los impactos del fuel deben ser evaluadas. Junto a



Sin duda han actuado de mala fe quienes han exagerado las consecuencias de los vertidos del petrolero *Prestige*.

El mar es muy grande y se autodefende.

Manuel Fraga / Presidente de la Xunta de Galicia,
La Vanguardia 12/09/03

la salud pública, la seguridad alimentaria debe ser cuidada al máximo. Los análisis han demostrado que el fuel oil vertido por el Prestige es tóxico. Su composición incluye sustancias catalogadas como elevadamente peligrosas para la salud humana, tales como los hidrocarburos aromáticos policíclicos (HAPs), para los que ni España ni Europa han decretado todavía un límite de presencia en los alimentos. Tan sólo la Xunta de Galicia ha establecido estos límites, pero no los ha trasladado a la normativa y, por tanto, no son oficiales⁴.

³ Freire J, L Fernández, E González-Gurriarán & R Muiño (2003). Impacto ambiental da marea negra do Prestige: efectos sobre os ecosistemas mariños e os recursos pesqueiros. Papel da comunidade científica na resposta á crise. En, ¿Qué foi do Prestige?, Balance ecolóxico e social sobre as causas e efectos do afundimento do Prestige. J. Cabrera & A García-Allut (eds.). Ed. Sotelo Blanco (en prensa).

⁴ Freire J, L Fernández, E González-Gurriarán & R Muiño (2003). Impacto ambiental da marea negra do Prestige: efectos sobre os ecosistemas mariños e os recursos pesqueiros. Papel da comunidade científica na resposta á crise. En, ¿Qué foi do Prestige?, Balance ecolóxico e social sobre as causas e efectos do afundimento do Prestige. J. Cabrera & A García-Allut (eds.). Ed. Sotelo Blanco (en prensa).

Greenpeace demandó a finales de febrero al Ministerio de Sanidad la realización de un estudio epidemiológico que permitiera evaluar los riesgos para la salud humana. A mediados de marzo, el Ministerio anunció que lo llevaría a cabo, pero parece haber olvidado su promesa, ya que el estudio todavía no se ha realizado.

El deterioro de los espacios costeros y el medio marino no puede ser ignorado. No es suficiente llenar las playas de máquinas que limpien las galletas de fuel. Las afecciones producidas en todos los niveles de los ecosistemas deben ser estudiadas y valoradas, y deben ponerse en marcha medidas que aceleren la recuperación de los mismos.

El análisis de todas estas repercusiones será el primer paso para evitar que vuelva a suceder otro Prestige. Es imprescindible que se realice un trabajo serio de evaluación sobre los ecosistemas afectados. Según se reconoce en el informe sobre la catástrofe del Prestige presentado en el Parlamento Europeo en septiembre, desde el punto de vista biológico, se está notando una reducción de las poblaciones de algunas especies y un declive del hábitat marino⁵.

La marginación de la comunidad científica por parte de las Administraciones a la hora de evaluar los efectos ha sido patente desde el primer momento. El trabajo científico que se ha realizado hasta el momento no se enmarca dentro de un plan integral de recuperación liderado por las administraciones públicas.

Resulta muy difícil abordar de forma constructiva la recuperación de los ecosistemas y sectores económicos si la prioridad fundamental es "recuperar la normalidad". Tal objetivo, derivará en actuaciones muy distintas de aquellas cuyo objetivo es la recuperación medioambiental del área afectada. Así es como, a lo largo de este año, hemos asistido a actividades inadecuadas de limpieza, reapertura apresurada de las actividades extractivas o falta de transparencia en los aspectos relacionados con la seguridad alimentaria.

Los impactos del Prestige según el Ministerio de Medio Ambiente/

Hasta el momento, el Ministerio de Medio Ambiente ha ofrecido tan sólo información referida al número de playas afectadas, que se eleva a 1.064 desde el comienzo de la catástrofe. Según estos datos, a dos de octubre, de la totalidad de las playas, 1.053 eran consideradas como totalmente limpias, 9 presentaban restos de hidrocarburos en rocas y/o capas profundas y 2 mostraban restos de fuel en su superficie. En cuanto a los residuos recogidos, hasta esa misma fecha se habían retirado 83.751,28 toneladas a lo largo de los 1.900 kilómetros de costa afectada. El Ministerio de Medio Ambiente da un tratamiento aparte al Parque Nacional de las Islas Atlánticas. Allí, a fecha 19 de septiembre se habían retirado 4.589,9 toneladas de residuos en tierra y 1.593,5 toneladas habían sido extraídas de los fondos marinos⁶.

Nada se dice de los efectos de esta contaminación sobre los ecosistemas costeros afectados, tan sólo se informa de la existencia o no de restos de fuel. De momento, no aparece por ningún lado información referente a los estudios que se están realizando para analizar los impactos y su repercusión a corto, medio y largo plazo.

Algunas medidas del Ministerio de Medio Ambiente, como la decisión tomada este verano de abrir al turismo el Parque Nacional de las Islas Atlánticas, ponen en entredicho el interés por la recuperación del medio ambiente afectado. El propio director del Parque, Emilio Rodríguez Merino, reconocía al poco de la apertura, que la medida había sido precipitada y que la visita de 3.000 personas al día no era lo que necesitaban estas dañadas islas para recuperarse.

El Ministerio de Medio Ambiente ha asegurado que llevará a cabo un estudio en profundidad durante tres años para valorar el impacto exacto de la marea negra en los diversos puntos de la costa gallega, a fin de adoptar, en su caso, las medidas pertinentes⁷.

La información obtenida por Greenpeace reduce estos "diversos puntos" al Parque Natural de las Islas Atlánticas, a otros dos espacios naturales protegidos de Galicia y a uno más en cada una de las Comunidades Autónomas afectadas: Asturias, Cantabria y Euskadi. Indudablemente, dichos estudios resultarán insuficientes si lo que se pretende es tener un conocimiento global del fenómeno. El Ministerio de Medio Ambiente convocó la contratación de asistencia para realizar estos estudios, pero aún no los ha adjudicado a pesar de que las propuestas se presentaron en agosto. Una de ellas correspondía a una empresa presidida por Carlos del Álamo, destituido como Consejero de Medio Ambiente de la Xunta de Galicia por su mala actuación durante la marea negra. Para sorpresa de muchos, Del Álamo fue posteriormente nombrado presidente del Parque Nacional de las Islas Atlánticas por el Ministerio de Medio Ambiente.

⁵ Comisión de Política Regional, Transportes y Turismo. Informe sobre el refuerzo de la seguridad marítima tras el naufragio del petrolero Prestige (2003/2066 (INI)). 15 de julio de 2003.

⁶ El Suceso Prestige. Ministerio de Medio Ambiente. <http://www.mma.es>.

⁷ Declaraciones de Elvira Rodríguez. Ministra de Medio Ambiente. Diario Ideal. 12/08/03.

○ Impactos sobre organismos y las comunidades marinas⁸

Los efectos de una catástrofe como la del Prestige son múltiples, pero, en general, pueden clasificarse en dos grandes grupos:

a) Impactos directos:

derivados del impacto del fuel tanto sobre los recursos vivos (efectos ecológicos) como sobre los materiales (aparejos).

b) Impactos indirectos:

debidos a cierres cautelares de los bancos de pesca, a los efectos comerciales sobre los mercados y otras actividades como el turismo y a los efectos sobre el consumidor (seguridad alimentaria).

Los efectos ecológicos de un vertido de hidrocarburos dependen fundamentalmente de los tipos de hábitats afectados. En el caso del Prestige, la trayectoria realizada por el barco antes de naufragar, unida a la localización de la zona de hundimiento, ha determinado que prácticamente todos los hábitats marinos hayan estado y aún se encuentren en peligro.

Hay que tener en cuenta que los niveles de contaminación no se distribuyen de forma homogénea en el espacio marino. Así, en la dimensión vertical del ecosistema, los niveles de hidrocarburos aumentan a medida que nos acercamos al fondo, mientras que en la horizontal, la concentración se incrementa según nos dirigimos a las zonas costeras (ver cuadro en página siguiente).

Los vertidos de hidrocarburos originan diferentes problemas fisiológicos y bioquímicos en los organismos afectados, que van a tener consecuencias sobre su viabilidad y éxito reproductivo, al tiempo que pueden provocar alteraciones genéticas. Como consecuencia de estos procesos, se producen cambios demográficos en las poblaciones.

Los efectos de un vertido contaminante sobre los organismos pueden clasificarse de la siguiente manera:

- **Efectos directos letales/** motivados por la impregnación de fuel o la asfixia.
- **Efectos directos subletales/** motivados por el contacto directo de los contaminantes sobre el organismo sin llegar a provocar su muerte. Sin embargo producen alteraciones genéticas, bioquímicas o fisiológicas que pueden reducir su viabilidad y eficacia biológica.

- **Efectos indirectos/** perturbaciones en los ecosistemas. Entre los principales procesos afectados encontramos alteraciones del hábitat, cambios en las relaciones entre predadores y presas, entre competidores, alteraciones de los niveles de productividad y, por último, cambios en las redes tróficas.

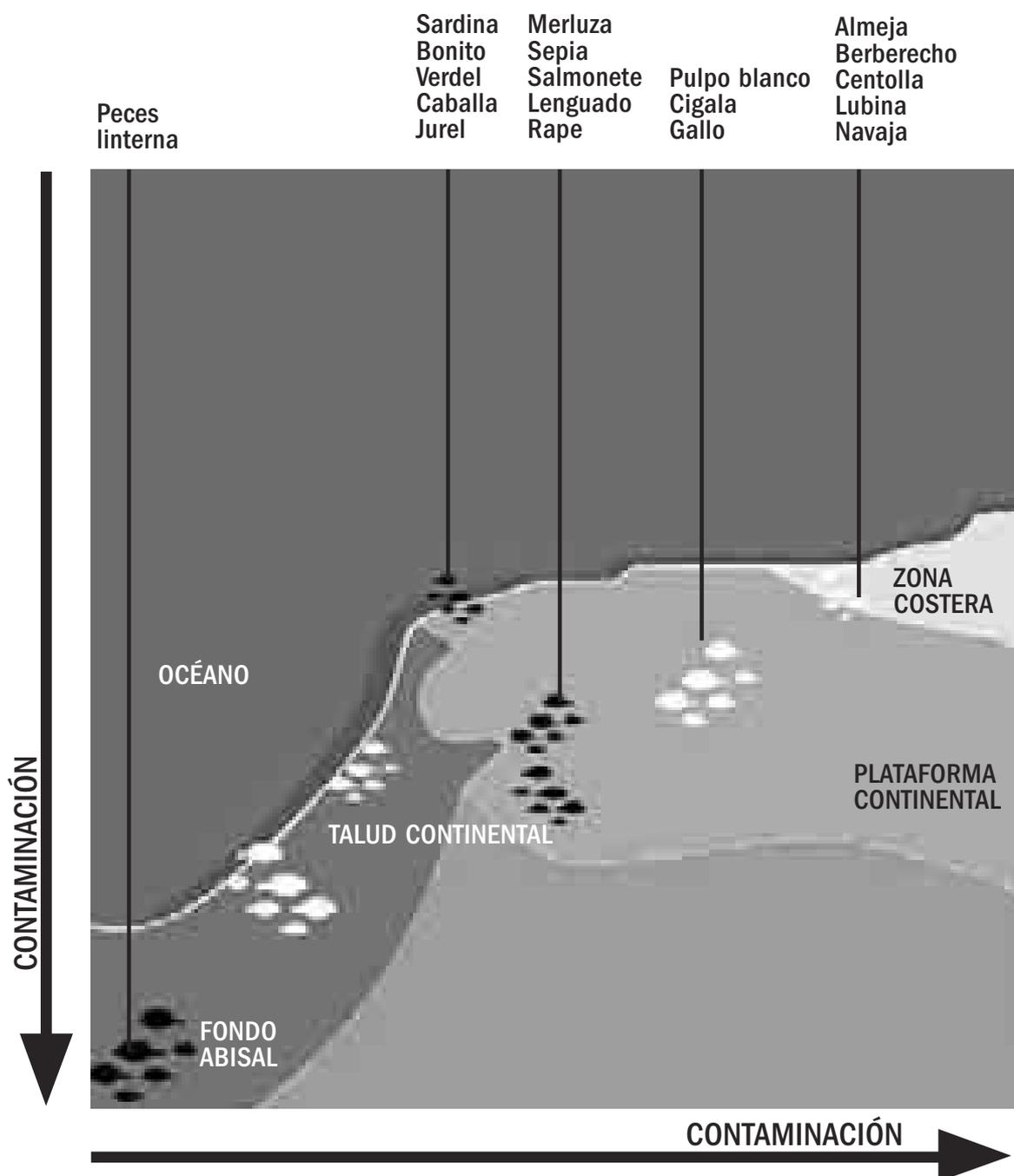
En general, no existen muchas evidencias de los efectos directos de las mareas negras, salvo en los casos de mortalidades catastróficas de aves marinas. El resto de impactos son mucho más difíciles de detectar, sobre todo en el caso de las áreas oceánicas, hábitats de difícil observación y en los que la concentración que alcanzan los hidrocarburos vertidos suele ser baja. Algo más fáciles de constatar son los efectos directos sobre las zonas costeras, donde las afecciones pueden ser muy graves, sobre todo en el caso de poblaciones de pequeño tamaño.

Mareas negras: aspectos directos e indirectos/

La marea negra del *Amoco Cádiz* en 1978 en la Bretaña francesa provocó una mortalidad prácticamente total en diferentes especies de peces planos en su primera clase de edad (nacidos en 1978). En su hábitat natural, zonas arenosas con aguas someras, se depositó buena parte del hidrocarburo, provocando la disminución a niveles mínimos de las poblaciones.

Los trabajos desarrollados en el caso del *Exxon Valdez* se centraron en poblaciones de peces, aves y mamíferos marinos por su valor económico y/o ecológico. Los resultados demostraron efectos tóxicos sobre embriones y larvas de peces a concentraciones de contaminantes muy bajas, con efectos tales como reducciones en el crecimiento, aumentos de mortalidad o incluso alteraciones genéticas que determinaron daños en generaciones posteriores⁹.

En el caso de aves o mamíferos marinos se pudo demostrar que la causa de sus elevados niveles de contaminantes era debida a que la dieta de las especies analizadas contenía otras especies marinas que habían sido afectadas por el vertido. También se observó un descenso simultáneo en el éxito reproductivo y/o un aumento de su mortalidad.



⁸ Freire J, L Fernández, E González-Gurriarán & R Muiño (2003). Impacto ambiental da marea negra do Prestige: efectos sobre os ecosistemas mariños e os recursos pesqueiros. Papel da comunidade científica na resposta á crise. En, ¿Qué foi do Prestige?, Balance ecolóxico e social sobre as causas e efectos do afundimento do Prestige. J. Cabrera & A García-Allut (eds.). Ed. Sotelo Blanco (en prensa).

⁹ Ott. R., C. Peterson & R. rice. *Exxon Valdez oil spill (EVOS) legacy: Shifting paradigms in oil ecotoxicology.*

Las características de la marea negra del Prestige hacen suponer que los principales impactos se producirán a medio y largo plazo, ya que la permanencia de las sustancias contaminantes en los ecosistemas provocará que en la mayor parte de los organismos los contaminantes se introduzcan a través de la cadena alimentaria.

Las evidencias existentes hasta el momento indican que los niveles de hidrocarburos son relativamente bajos a lo largo de toda la plataforma continental gallega. Muestreos realizados en diciembre de 2002 muestran valores elevados sólo en localidades muy concretas (al sur de la Ría de Vigo y en algunos puntos de la Costa da Morte), con lo que podría afirmarse que la situación sería de práctica normalidad. Sin embargo, los datos proporcionados por el Instituto Español de Oceanografía sobre los

niveles de hidrocarburos aromáticos policíclicos (HAPs) en sedimentos y presencia de fuel en fondos muestran niveles muy elevados de contaminantes en los fondos de gran parte de la plataforma continental gallega. En los sedimentos de la zona costera se observan patrones similares.¹⁰

Durante el mes de septiembre, Salvamento Marítimo llevó a cabo una campaña de prospección en los fondos marinos asturianos, cántabros y vascos. Los resultados mostraron que no se había hallado fuel, aunque los responsables precisaron que ello no significaba que no hubiera restos, sino que no habían sido capaces de localizarlos¹¹.

Se empieza a disponer de datos iniciales sobre la distribución y abundancia de HAPs en organismos marinos.¹²

GRADO DE AFECCIÓN ESPERADO EN ALGUNAS ESPECIES COMERCIALES/

Espece	Hábitat	Nivel de afección
Almeja	Zona costera	Alto
Berberecho	Zona costera	Alto
Caballa	Pelágico (de superficie)	Bajo
Camarón	Zona costera	Medio
Centolla	Zona costera	Medio
Cigala	Plataforma continental	Medio
Congrio	Zona costera	Medio
Erizo	Zona costera	Alto
Faneca	Zona costera	Medio
Gallo	Plataforma continental	Medio-Bajo
Jurel	Pelágico (de superficie)	Bajo
Lubina	Zona costera	Medio
Mejillón (semilla)	Zona costera	Muy alto
Merluza	Plataforma continental	Bajo
Navaja	Zona costera	Alto
Nécora	Zona costera	Medio-Alto
Oreja de mar	Zona costera	Medio
Percebe	Zona costera	Muy alto
Pulpo	Zona costera	Medio
Pulpo blanco	Plataforma continental	Medio
Rape	Plataforma continental	Medio-Bajo
Rodaballo	Zona costera	Medio
Sardina	Pelágico (de superficie)	Bajo
Sepia	Zona costera	Medio

Fuente/ *Impacto ambiental de la marea negra del Prestige: efectos sobre los ecosistemas marinos y los recursos pesqueros.*

¹⁰ Freire J, L Fernández, E González-Gurriarán & R Muiño (2003). Impacto ambiental da marea negra do Prestige: efectos sobre os ecosistemas mariños e os recursos pesqueiros. Papel da comunidade científica na resposta á crise. En, ¿Qué foi do Prestige?, Balance ecolóxico e social sobre as causas e efectos do afundimento do Prestige. J. Cabrera & A García-Allut (eds.). Ed. Sotelo Blanco (en prensa).

¹¹ "No hallan fuel en los fondos marinos del Cantábrico". Gara.net. 3/09/03.

¹² Freire J, L Fernández, E González-Gurriarán & R Muiño (2003). Impacto ambiental da marea negra do Prestige: efectos sobre os ecosistemas mariños e os recursos pesqueiros. Papel da comunidade científica na resposta á crise. En, ¿Qué foi do Prestige?, Balance ecolóxico e social sobre as causas e efectos do afundimento do Prestige. J. Cabrera & A García-Allut (eds.). Ed. Sotelo Blanco (en prensa).

Estos resultados muestran niveles elevados de contaminantes en animales sésiles o sedentarios costeros (bivalvos, percebes, erizos) de las áreas geográficas afectadas. Estos animales se encuentran en la base de la cadena trófica, por lo que su contaminación pasará al resto de la cadena cuando sean ingeridos por otros predadores. En el caso de los organismos de niveles tróficos superiores, como peces, crustáceos decápodos o moluscos cefalópodos, los niveles de afección son inferiores a los de los organismos sedentarios, pero aún así alcanzan valores elevados en la zona afectada. Por último, los resultados correspondientes a peces y cefalópodos procedentes de la plataforma continental muestran patrones similares a los de las zonas costeras, aunque los niveles de contaminantes son inferiores. Es previsible que los niveles de contaminantes se incrementen en los animales predadores en los próximos años.

Las características de la marea negra del Prestige hacen suponer que los principales impactos se producirán a medio y largo plazo



©GREENPEACE/ P. ARMESTRE

El caso del percebe/

El percebe constituye un ejemplo del alto impacto sufrido y de la compleja respuesta que dan los organismos ante un vertido.

Cada banco de percebe constituye una población local cuyas tasas de crecimiento y reproducción dependen de las condiciones ambientales y de la densidad de población. Las larvas de percebe se liberan desde diferentes puntos de la costa (y por tanto, desde diferentes bancos) para constituir una población de larvas única a lo largo de una amplia zona costera. Una vez completado su desarrollo, los individuos se fijan en hábitats rocosos. La fijación se realiza fundamentalmente sobre individuos adultos y no directamente sobre la roca. Posteriormente se van desplazando de forma gradual y se sitúan sobre las rocas. En el caso de existir muchos adultos, se produce competencia por el sustrato y los percebes jóvenes no se desarrollan.

Los estudios realizados sobre las poblaciones afectadas por la marea negra muestran que en las zonas más afectadas los niveles de hidrocarburos aromáticos policíclicos (HAPs) son muy elevados, aunque no han provocado mortalidades catastróficas. Sin embargo, la morfología del percebe hace que actúe como una "trampa" para el fuel, por lo que es de esperar que los niveles de contaminación no disminuyan o lo hagan muy lentamente.

Estos datos muestran un escenario con poblaciones de percebes que presentan elevados niveles de contaminantes y una alta densidad de ejemplares, ya que durante un largo periodo de tiempo su extracción ha estado prohibida. Los elevados niveles de contaminantes probablemente comprometerán su recuperación, y harán que la producción de larvas sea inferior a la normal. Por otra parte, la elevada densidad de ejemplares dificultará que las larvas puedan fijarse al sustrato.

Por razones de seguridad alimentaria, la extracción comercial debería ser cuidadosamente monitorizada y no debería permitirse en todas aquellas zonas identificadas, probablemente durante un periodo prolongado de tiempo. Sin embargo, deberían llevarse a cabo acciones de recuperación activa dirigidas a extraer de modo selectivo los percebes afectados para permitir el desarrollo de nuevos individuos no contaminados.

○ Impacto sobre las pesquerías

La Administración Pública con competencias en la gestión de recursos marinos (la Xunta de Galicia en aguas interiores y el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Pesca en las aguas exteriores) reaccionó rápidamente en lo que respecta al establecimiento de prohibiciones de pesca y marisqueo en las zonas afectadas por la llegada del vertido del Prestige.

Así, entre el 16 de noviembre y principios de diciembre de 2002 se decretó gradualmente el cese de la actividad pesquera y marisquera a lo largo de la costa gallega. El resto de Comunidades Autónomas - Asturias, Cantabria y Euskadi - se vieron afectadas más tarde por la llegada de crudo a sus aguas y costas, lo que obligó al cierre temporal de sus caladeros.

El cierre de los caladeros duró hasta febrero, a partir de entonces se inició el proceso de apertura de zonas a la pesca de forma gradual por artes y zonas de pesca. El siete de octubre se levantaba la prohibición para mariscar en el último tramo de la costa gallega, con lo que la actividad pesquera y marisquera quedaba reanudada en todo el litoral afectado por el vertido del Prestige, en algunos de los casos, en contra de la decisión de los propios pescadores.

"La orden de reapertura no se toca"

Siete patrones mayores de cofradías de pesca gallegas viajaron a Madrid en el mes de marzo para entrevistarse con la Secretaria General de Pesca, Carmen Fraga y expresarle su rechazo frontal a la apertura de los caladeros de pesca debido a la precipitación de la medida. La respuesta dada por la responsable de pesca fue contundente: "la orden no se toca". Los patrones de pesca también expresaron su opinión: "Esta es la vía del desvarío, no hay criterios. Todo es un despropósito".¹³

Esta situación contrasta con la vivida en Francia tras la catástrofe del Erika. A pesar de que el vertido fue muy inferior al del Prestige, la paralización de las actividades extractivas de pesca y marisqueo se extendió durante 18 meses, mientras que en este caso, la pesca comenzó a reanudarse a los tres meses. Sin duda, la decisión de reapertura en el caso del Prestige tiene un componente político fundamental.

Debemos tener en cuenta que las reaperturas graduales conllevan la concentración del esfuerzo de pesca en zonas concretas, que pueden ser sobreexplotadas rápidamente. Por otra parte, el cierre cautelar constituye una veda total de la actividad pesquera, que debería generar efectos positivos permitiendo el crecimiento y recuperación de los stocks, muchos de ellos ya en un estado previo de sobreexplotación. Por tanto, este efecto secundario positivo se superpone a los efectos biológicos negativos que una marea negra genera, por lo que el resultado final es difícil de predecir.

El caso del pulpo

El pulpo es un buen ejemplo de los efectos secundarios que ha supuesto el cierre de actividad pesquera.

Esta especie presenta tasas de crecimiento muy elevadas y, ante el cese de su extracción, es esperable un aumento de su biomasa total, motivado por el crecimiento individual y el nacimiento de nuevas generaciones, a lo que hay que unir un descenso de la mortalidad por ausencia de pesca.

Cuando se produjo la reapertura de la pesquería se observaron importantes aumentos de capturas y del tamaño corporal de los animales capturados. Sin embargo, estas elevadas capturas iniciales descendieron rápidamente en las zonas abiertas (donde se concentró un gran esfuerzo de pesca). En pocas semanas, las capturas se situaron en niveles mínimos.



©GREENPEACE/ PEDRO ARMESTRE

○ Efectos comerciales

No se conocen todavía estudios de mercado que reflejen las repercusiones que la marea negra del Prestige ha tenido sobre los consumidores de los productos del mar y por tanto, sobre los mercados.

A pesar de ello, hay una serie de repercusiones que pueden apuntarse, ya que una marea negra es percibida por el consumidor como un proceso brusco de contaminación que afecta a los productos que tradicionalmente consume.

La primera consecuencia esperable tras una catástrofe de estas características es, por tanto, una inicial desconfianza del consumidor hacia dichos productos. Hasta que se elimine la desconfianza inicial (lo que depende tanto de la evolución de la marea negra, como de la gestión transparente que realice la administración), la demanda de los mismos puede disminuir de manera importante.

Una segunda consecuencia puede ser un cambio en la diversidad de la oferta y en las preferencias de los consumidores debido a la entrada de productos sustitutivos y alternativos:

- Especies comerciales ya conocidas por el consumidor pero de diferente origen geográfico. Tal puede ser el caso de la nécora de Escocia, la centolla francesa, la sardina y el pulpo de Marruecos...
- Preferencia por especies nuevas, que debido a su calidad o a su bajo precio resulten atractivas para el consumidor.

○ Entrada en el mercado de productos procedentes de la acuicultura, que desplacen la demanda de productos "de captura".

Otra consecuencia a tener en cuenta es que muchos de los productos del mar son reconocidos tanto a nivel nacional como internacional como productos de alta calidad y, por tanto, están dirigidos a un mercado centrado en consumidores de este tipo de productos y elevado precio (lo que en muchos casos explica la rentabilidad de las pesquerías). Es esperable que el grave episodio de contaminación provocado por el Prestige perjudique enormemente a dichos productos, lo que podría provocar una grave crisis en el sector.

La gravedad de la crisis estará en función de la importancia que el sector pesquero ostente. Galicia, por el grado de afección de la marea negra y por la relevancia del sector pesquero en su economía, será sin duda la más afectada.

La producción del sector pesquero gallego supone una tercera parte de la producción nacional. Este porcentaje se eleva hasta el 40% si hablamos del valor económico de lo producido. Aporta el 64% de los moluscos y el 30% de los peces. El empleo en el sector pesquero genera más de la mitad del empleo pesquero nacional. El número de buques gallegos supone en torno al 50% de la flota española. El 51% de la flota artesanal gallega, la más afectada por el cierre temporal de la actividad como consecuencia de la contaminación del vertido, se localiza en A Coruña, zona que a su vez, ha sido la más castigada por el vertido del Prestige.

Sector pesquero directa o indirectamente afectado en Galicia/

ACTIVIDAD	EMPLEOS	PRODUCCIÓN(millones de euros)	OTROS
Pesca artesanal	11.704	---	6.857 buques
Acuicultura	4.700	108	3.355 bateas
Marisqueo a pie	9.200	26	---
Conservas pescado	12.000	650	60 plantas
Industria congelado	---	700	28 plantas
Comercialización (1)	6.700	---	---
Otras actividades vinculadas (2)	28.000	---	----

(1) Lonjas, Mayoristas, Almacenes, Cetáreas

(2) Rederos, vendedores ambulantes, trabajadores de cofradías, fábricas de hielo, servicios de reparación naval, embalajes, envases, maquinaria y equipos, transporte, sal, hostelería y restauración, cabos y redes, productos del petróleo, servicios de empresas.

Fuente: *El Impacto del Prestige*. Instituto de Estudios Económicos de Galicia.

La relevancia del sector pesquero disminuye en el resto de regiones afectadas por la marea negra, pero todas ellas cuentan con una nutrida flota que aporta riqueza y empleo. En Asturias, la flota artesanal consta de 464 barcos que producen al año 39 millones de euros, a los que hay que sumar los ingresos aportados por el resto de actividades como la acuicultura, el marisqueo, las conserveras, el sector de la comercialización y el resto de actividades vinculadas. En situación parecida se encuentran Cantabria y Euskadi. En esta última, la flota artesanal y de bajura está formada por 325 buques, que dan empleo directo a más de 2.300 personas y producen 91 millones de euros al año.

Los efectos reales de la marea negra y las repercusiones económicas totales tardarán en conocerse, aunque algunos datos ya se han hecho públicos.

Así, por ejemplo, en la reciente Propuesta de Resolución presentada en el Parlamento Europeo por la Comisión de Política Regional, Transportes y Turismo sobre el refuerzo de la seguridad marítima tras el naufragio del petrolero Prestige, se afirmaba que tan sólo en las primeras 15 semanas del 2003, las pérdidas en producción acumuladas por el sector pesquero gallego se elevaban a 32 millones de euros.

Los cálculos oficiales de la Xunta de Galicia estiman que el PIB gallego descenderá un 0,5% respecto al año anterior.¹⁴

Una primera estimación realizada por la Cámara de Comercio de Pontevedra ha cifrado en 1.390 millones de euros las pérdidas ocasionadas al sector pesquero y la industria transformadora gallega¹⁵.

La distribución de las pérdidas se reparte de la siguiente forma¹⁶:

- Marisqueo: pérdida del 90% (54 millones de los 60 previstos)
- Pesca extractiva: pérdida del 80% (176 millones de 220)
- Acuicultura: pérdida del 75% (90 millones de 120)
- Sector comercializador: pérdida del 40% (700 millones de 1.750)
- Industria conservera: pérdida del 30% (255 millones de 850)
- Industria congeladora: pérdida del 10% (70 millones de 700)



©GREENPEACE/ PEDRO ARMESTRE

¹⁴ "La marea negra provoca una drástica caída de los créditos". <http://www.masmar.com/articulos/art/113,1534,1.html>

¹⁵ Cámaras de Comercio de Galicia. *Informe sobre los sectores afectados por el Prestige: Problemas empresariales y propuestas de situación*. 2003.

¹⁶ Los cálculos proceden de los datos proporcionados por la Consellería de Pesca y Asuntos Marítimos y del Informe para la Calificación de Galicia como Región Altamente Dependiente de la Pesca de la Unión Europea.

A lo largo de todo el año, la prensa ha publicado también algunas cifras que pueden dar una idea de las afecciones reales.

En la zona más afectada, la Costa de la Muerte, los datos referidos al percebe ilustran la situación. Mientras en la zona norte no se han observado daños importantes, la alarma ha saltado en la zona sur; en Camelle, Camariñas o Corme el percebe está muerto, o se está muriendo. Las rocas están absolutamente limpias, lo que hace temer que la recuperación será muy lenta. Las Cofradías tienen claro el motivo: la marea negra del Prestige.¹⁷

La pesca de bajura tampoco se encuentra en buena situación. La Cofradía de Pescadores de San Martín de Bueu ha bajado su facturación en un treinta por ciento, hasta alcanzar los 1,4 millones de euros. Las pérdidas desde que comenzó el vertido se elevan a más de millón y

medio de euros con respecto a la campaña pasada.¹⁸

En un muestreo de bancos naturales de navaja realizado por la Cofradía de San Martiño en O Grove, no pudo subirse a las embarcaciones ni una sola unidad de navaja viva. En el fondo del mar, según la Cofradía, se apreciaban conchas vacías, lo que demuestra una elevada mortandad del bivalvo.¹⁹



¹⁷ *La opinión de A Coruña*. 14/08/03.

¹⁸ *Faro de Vigo*. 4/08/03

¹⁹ *Faro de Vigo*. 24/09/03

○ Seguridad alimentaria

Una parte importante de los organismos vivos directamente afectados por la marea negra forman parte de los recursos alimentarios que el hombre viene explotando a lo largo de muchas generaciones.

La magnitud de la catástrofe del Prestige hace imposible abarcar la totalidad de los aspectos referentes a la seguridad alimentaria, por lo que resulta esencial incrementar los esfuerzos analíticos y de control en aquellas zonas o sobre aquellos recursos que, por sus características, sean más susceptibles de estar contaminados.

Tras el vertido protagonizado por el Exxon Valdez en Alaska en 1989, la U.S. Food and Drug Administration (FDA) elaboró un protocolo para la evaluación del riesgo, así como una serie de recomendaciones sobre la salubridad de los recursos alimentarios de la zona afectada en relación con los niveles de contaminantes tan peligrosos como los hidrocarburos aromáticos policíclicos (HAPs) en sus tejidos²⁰. Los criterios fundamentales de este protocolo constituyen actualmente una referencia internacional sobre el potencial tóxico de los HAPs. Son los siguientes:

- 1 Resulta imposible desde distintas perspectivas (económica, social, política...) retomar la actividad extractiva normal garantizando el 100% de la normalidad en términos de seguridad alimentaria, lo que hace necesario asumir cierto grado de riesgo, denominado "nivel aceptable de riesgo" (máximo nivel de riesgo carcinogénico a lo largo de la vida considerable como aceptable por los expertos).
- 2 La amenaza que supone un vertido tóxico para una población no se distribuye homogéneamente sobre ella, sino que afectará de manera particular y con diferente intensidad a distintos grupos de individuos. Según la FDA, el peso corporal del consumidor final es un factor a tener en cuenta, por lo que existen determinados sectores de una población, como los niños, que están especialmente expuestos a los contaminantes, y con los que se deberían extremar las precauciones.

3 La duración de la exposición al contaminante incide directamente en el riesgo de consumo de alimentos con HAPs. Se debe tener en cuenta además la tasa de consumo (cantidad de alimento que consume un individuo por día) durante el mismo. Las tasas de consumo de pescado y marisco en España²¹ son superiores a las americanas, alcanzando 2,94 kg por persona al mes. Esto sugiere que los límites de seguridad que se establezcan en nuestro país deben ser muy inferiores a los existentes en otros países con menor consumo de productos del mar.

La legislación existente sobre límites de seguridad de los HAPs en los alimentos, y en particular en el pescado y el marisco tanto en España como en la Unión Europea, es muy escasa, mientras que en otros países como EE.UU. y Canadá, se ha avanzado notablemente tanto en materia de prevención como en la confección de planes de gestión de mareas negras, incluyendo aspectos relativos a la seguridad alimentaria.

Los HAP representan el 46,4% de la composición de las 77.000 toneladas de fuel que almacenaba el Prestige. La Agencia Internacional sobre el Cáncer clasifica los HAPs como tipo "2b", lo que significa que se dispone de suficientes evidencias de su actividad cancerígena en animales de laboratorio, pero que las pruebas sobre la actividad carcinogénica en humanos son insuficientes.

En el caso español sólo existe una referencia legislativa referida al aceite de orujo de oliva²². Aunque es la única legislación nacional existente sobre límites de HAPs en alimentos, supone el reconocimiento oficial de su potencial toxicidad.

Como consecuencia de la catástrofe del Prestige, la Xunta de Galicia ha iniciado la monitorización de HAPs en recursos marinos y ha establecido criterios referentes a límites de seguridad²³.

²⁰ Yender R., J. Michel & C. Lord (2002). *Managing seafood safety after an oil spill*. Seattle: Hazardous Materials Response Division. Office of Response and Restoration, NOAA.

²¹ Datos del FROM, Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

²² El Ministerio de Sanidad y Consumo cataloga 8 HAPs para determinar la aptitud para el consumo de aceite de orujo de oliva, estableciendo un límite máximo de 2mg/kg de aceite para cada compuesto individual y 5 para el total de compuestos.

²³ Freire J, L Fernández, E González-Gurriarán & R Muiño (2003). Impacto ambiental da marea negra do Prestige: efectos sobre os ecosistemas mariños e os recursos pesqueiros. Papel da comunidade científica na resposta á crise. En, ¿Qué foi do Prestige?, Balance ecolóxico e social sobre as causas e efectos do afundimento do Prestige. J. Cabrera & A García-Allut (eds.). Ed. Sotelo Blanco (en prensa).

Éstos coinciden con los manejados por la Unión Europea, pero no incluyen 10 de 16 compuestos catalogados por la Agencia Estadounidense de Protección Ambiental (Environmental Protection Agency - EPA) como potencialmente cancerígenos.

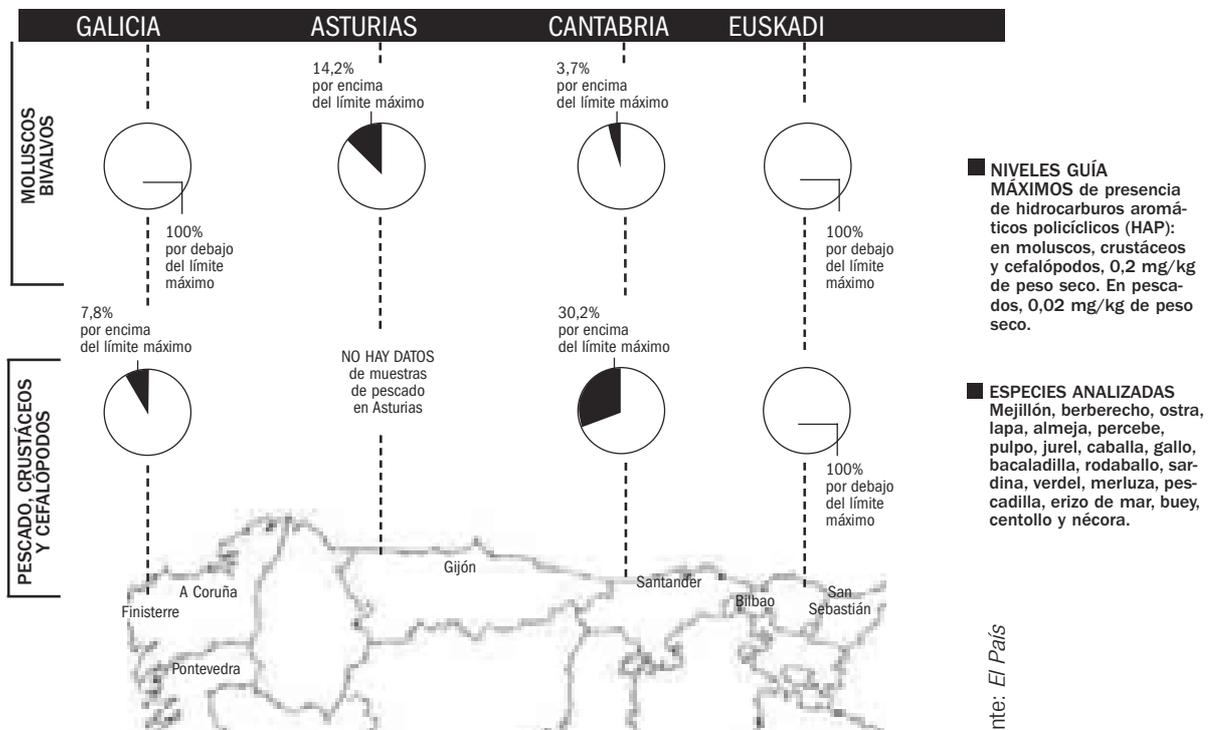
La Agencia Española de Seguridad Alimentaria²⁴ (AESA) realizó un estudio entre el 8 de enero y el 5 de junio de 2003, sobre la presencia de hidrocarburos aromáticos policíclicos (HAPs) en productos pesqueros procedentes de toda la costa afectada por el accidente. Los resultados del estudio muestran que una parte de la muestra de pescados, crustáceos y cefalópodos contienen sustancias tóxicas, lo que imposibilita su consumo y reduce aún más los beneficios en el sector pesquero. Aún así, los resultados obtenidos son asombrosamente buenos.

Los resultados del estudio descubren que en **Cantabria** un 30,23% de las muestras de pescados, crustáceos y cefalópodos analizados presentaban cantidades superiores a los límites máximos autorizados para el consumo huma-

no. Los análisis efectuados en muestras de moluscos bivalvos (almejas, mejillones, ostras, lapas...) mostraron que un 3,77% del total superaba los límites máximos establecidos para HAPs²⁵. Sin embargo, en **Galicia** la comunidad más afectada por el vertido tóxico, tan sólo el 7,87% de los peces, crustáceos y cefalópodos analizados presentaban trazas de fuel superiores a las permitidas, mientras que el 100% de los bivalvos no tenían restos reseñables de hidrocarburos aromáticos policíclicos. En **Asturias** el 14.5% de los moluscos bivalvos tenían contenidos con HAPs superiores a los valores guías. En **Euskadi** no se encontraron restos de fuel en ninguna de las especies. Estos resultados son oficiales, pero no por ello menos sorprendentes.

Desde el punto de vista de Greenpeace la falta de transparencia en este punto ha sido una constante de la actuación de la Administración. Tal actitud no beneficia ni a productores ni a consumidores.

Presencia de hidrocarburos del Prestige en las capturas/



Fuente: El País

²⁴ Repercusiones del vertido del Prestige en la Seguridad Alimentaria (2003). Agencia Española de Seguridad Alimentaria. Ministerio de Sanidad y Consumo. <http://www.msc.es>

²⁵ Límites máximos de HAPs: 0,2 mg/kg de peso seco para la suma de HAPs en moluscos, crustáceos y cefalópodos y 0,02 mg/kg de peso seco para el pescado.



©GREENPEACE/ JUAN FELIPE CARRASCO

O Repercusiones sobre el sector turístico

El sector turístico es, posiblemente, junto al pesquero, el más afectado por la catástrofe ambiental. La importancia de este sector no es nada despreciable, ya que en su conjunto supone el 12% del Producto Interior Bruto (PIB) de España.

Los datos de este verano han sido el primer examen sobre las repercusiones en el sector turístico. Éstos muestran que en las regiones costeras afectadas por las sucesivas mareas negras provocadas por el Prestige las cifras turísticas no han sido buenas. La tónica general por parte de las Administraciones autonómicas ha sido minimizar e incluso negar cualquier "efecto Prestige" sobre el sector turístico, a pesar de haber sido testigos directos de, por ejemplo, la retirada de la totalidad de las turísticas banderas azules.

La llegada masiva durante los meses de verano de restos de fuel oil a más de trescientas playas de Galicia, Asturias, Cantabria y Euskadi ha dejado en entredicho las declaraciones que afirmaban que las playas estaban "esplendorosas".

En Galicia, la Xunta auguró un éxito del sector turístico durante los meses de verano, pero los datos de julio hablan de una caída de la actividad turística en general. En las Rías Baixas la ocupación cayó un 45% y la ocupación a principio del verano de la costa atlántica no superó el 25%²⁶. Estas cifras no se corresponden en absoluto con las ofrecidas por la Xunta, que hablan de 20.000 turistas más que el año pasado entre el 1 de julio y el 15 de agosto.

La comparación de los datos que ofrece el Instituto Nacional de Estadística referentes a los meses de julio y agosto de este año y 2002, muestran un descenso en el grado de ocupación de plazas hoteleras. La Comunidad Autónoma que más acusa el descenso es Galicia, seguida muy de cerca por Cantabria. Con un descenso menos significativo aparece Asturias y, por último, Euskadi.

Los datos ofrecidos por la Secretaría de Estado de Comercio y Turismo sobre la afluencia de los turistas extranjeros muestra un descenso aún más acusado. Casi todas las comunidades afectadas por el vertido han perdido visitantes foráneos este año. La más perjudicada ha sido Asturias, con un descenso del 19,2% respecto a 2002. Le sigue Galicia con un 10,2% y Cantabria, que sufrió un descenso del 10,1%. Sólo Euskadi ha registrado un aumento del 12,1% respecto al ejercicio anterior, siguiendo la misma tendencia que el resto de España, que experimenta un incremento global del 2,4%.

Asturias y Cantabria han reclamado al Gobierno el desarrollo de un plan estratégico para el sector turístico, pero el Ejecutivo central todavía no ha presentado ningún documento en este sentido.

GRADO DE OCUPACIÓN DE PLAZAS HOTELERAS EN LAS REGIONES COSTERAS AFECTADAS POR EL VERTIDO DEL PRESTIGE/

	Julio 2002	Agosto 2002	MEDIA 2002	Julio 2003	Agosto 2003	MEDIA 2003	DIFERENCIA(%)
ASTURIAS	45,76	70,91	58,34	43,43	69,94	56,69	- 1,65
CANTABRIA	53,95	74,71	64,33	49,98	71,51	60,75	-3,58
GALICIA	43,48	64,33	53,91	39,45	60,22	49,84	-4,07
EUSKADI	54,19	66,65	60,42	53,80	64,52	59,16	-1,26

Fuente: Instituto Nacional de Estadística

²⁶ Diario de Pontevedra. "El PSdG pide a la Xunta que admita la caída del turismo en Galicia". 12/08/03.

○ Repercusiones sociales: el caso de la Costa gallega²⁷

De los 2.750.000 habitantes de Galicia, un millón y medio viven de cara al mar en poco más del 10% del territorio. Los primeros y más afectados por la catástrofe del Prestige han sido los habitantes de las comunidades litorales.

El sector pesquero que faena en la costa gallega ha sido el más perjudicado social y económicamente. La pesca en Galicia tiene una enorme importancia económica, social y cultural. Por cada pescador que trabaja en mar se generan tres empleos más en otras actividades relacionadas. En total son unas 120.000 personas, que representan el 12,2% del empleo total gallego²⁸.

La flota gallega de bajura está compuesta por más de 6.000 embarcaciones, la mayoría con menos de 10 metros de eslora. Esta flota desarrolla su actividad a lo largo de 1.200 kilómetros de costa, extendiéndose desde la zona intermareal hasta las 25 millas, sobre un ecosistema costero caracterizado por su gran biodiversidad, variabilidad y complejidad espacial. Buen reflejo de ello es la clasificación de las actividades extractivas, que van desde la pesca propiamente dicha hasta las actividades de recolección, donde encontramos una amplia gama de oficios: mariscadores de playa, a pie o en barco, percebeiros, recogedores de navajas, recogedores de erizos, recogedores de mejilla (inmaduros de mejillón), recogedores de poliquetos, recogedores de diversas especies de algas... En las actividades de pesca, los pescadores alternan a lo largo del ciclo anual, varios tipos de artes con los que capturan una gran diversidad de especies. En total se emplean más de 40 artes distintas para capturar unas 135 especies pesqueras.

La tripulación de las embarcaciones de pesca de litoral oscila entre uno y cuatro pescadores, generalmente con algún grado de parentesco familiar. Este modelo agrava aún más las repercusiones de una catástrofe como la del Prestige, ya que debilita los sistemas de ayuda mutua y concentra los efectos del impacto sobre unidades domésticas con vínculos familiares.

La dinamización socioeconómica de muchas comunidades pesqueras depende directamente

de las actividades pesqueras y marisqueras, y en muchas de ellas constituye la mayor fuente de empleo. La vulnerabilidad de la estructura socioeconómica de una comunidad pesquera es mayor cuanto más fuerte es la dependencia de su población de los recursos naturales afectados, y resulta obvio que, en el caso de muchas comunidades pesqueras gallegas, las repercusiones del vertido del Prestige sobre su estructura social y económica actuarán a lo largo del tiempo. El problema aumenta en aquellos casos en donde no existen otras alternativas de empleo.



○ **La vulnerabilidad de la estructura socioeconómica de una comunidad pesquera es mayor cuanto más fuerte es la dependencia de su población de los recursos naturales afectados**

Desde el comienzo de la crisis, los gestores públicos facilitaron a los pescadores afectados un sistema de ayudas económicas para paliar la penuria en la que quedarían durante el tiempo de inactividad forzosa debido al vertido del hidrocarburo. Mariscadores y marineros comenzaron a cobrar 40 euros al día. Estos subsidios dejaron de ser pagados al abrirse de nuevo las áreas de pesca. La ayuda, aunque suaviza los efectos económicos a corto plazo, no resuelve ni evita que el deterioro del ecosistema marino y del mercado, pasen factura. De hecho, al poco de la apertura, los pescadores se quejaban de la escasez de capturas y del pequeño tamaño de éstas.

La pesca artesanal de bajura constituye un sector desmembrado, social, política y económicamente, por varias razones. La gran dispersión espacial de las comunidades pesqueras a lo largo del litoral dificulta la relación entre ellas. Los problemas del sector se perciben localmente, lo que incita a la búsqueda de respuestas

²⁷ Antonio García-Allut. (2003) *O Prestige e As Comunidades Pesqueiras*. Departamento de Humanidades. Universidad de A Coruña.

²⁸ Consellería de Pesca de la Xunta de Galicia. 2002.

pensadas desde y para una localidad concreta. La diversidad de artes empleadas y de especies capturadas genera fricciones y conflictos internos.

La gestión de los problemas locales se lleva a cabo desde cada una de las 63 cofradías de pesca gallegas. Cada una de ellas funciona como una entidad propia y autónoma respecto a las demás, complicando la resolución conjunta de los problemas comunes que les afectan. Las cofradías se organizan en federaciones provinciales, pero no existe una federación gallega de cofradías que reúna a todas.

Sin embargo, ante la catástrofe del Prestige, la reacción inicial del sector fue la de unirse ante el problema. A los pocos días del desastre se creó la Comisión de Cofradías Afectadas, para defender los intereses de los pescadores afecta-

Para evitar retrasos en los pagos, la Comisión llegó a un acuerdo con la Administración para que adelantase al sector la cantidad estipulada y negociase posteriormente con el FIDAC o reclamase judicialmente a los demandados.

Junto a la reclamación, la Comisión firmó una serie de convenios de colaboración con las Universidades de A Coruña y Santiago de Compostela para obtener información científica independiente sobre los niveles de contaminación en las especies afectadas, así como la valoración de los daños económicos y sociales causados por el vertido. Igualmente se involucró en proyectos de recuperación medioambiental y reactivación social, encaminados a fomentar el desarrollo de la pesca y una explotación racional y responsable de los recursos.



En el caso de muchas comunidades pesqueras gallegas, las repercusiones del vertido del Prestige sobre su estructura social y económica actuarán a lo largo del tiempo

dos. En la actualidad está integrada por 48 cofradías. Otras siete cofradías están en proceso de constitución de otra coordinadora. El resto no se consideran afectadas por la marea negra.

Los objetivos de la Comisión de cofradías se centraron prioritariamente en la defensa de los intereses económicos y sociales de los afectados. Presentaron una reclamación al Fondo Internacional de Indemnización de Daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos (FIDAC), organismo responsable de indemnizar a los afectados por los vertidos de hidrocarburos. La cantidad solicitada (130 millones de euros) fue calculada teniendo en cuenta los ingresos que dejaron de percibir todos los pescadores durante el tiempo que estuvieron inactivos. Esta cantidad no contempla los aspectos intangibles del desastre, como los costes sociales, la degradación del ecosistema costero, o la repercusión de la contaminación sobre el futuro de la pesca.





©GREENPEACE/Candian

El *Prestige* demanda soluciones

Una marea negra supone una crisis medioambiental que afecta a un gran número de sectores económicos y moviliza a muy diversas fuerzas sociales. Asimismo requiere respuestas rápidas encaminadas a minimizar sus efectos, una evaluación rigurosa de los daños ocasionados y la restauración de los ecosistemas afectados.

La catástrofe del *Prestige* ha puesto de manifiesto la ausencia de planes de contingencia o al menos, la falta de capacidad para llevar a la práctica planes de este tipo. El hecho de que esta situación se haya dado en una zona que ya ha sufrido varias grandes catástrofes petroleras es sin duda un agravante difícil de explicar a los miles de afectados. La lentitud de la respuesta dada por parte de las diferentes administraciones no contribuye a paliar los efectos de la catástrofe. Las soluciones deben emprenderse sin demora y éstas deben abarcar todos los aspectos implicados.

El único plan presentado hasta el momento por la Administración, el denominado "Plan Galicia", nada tiene que ver con el *Prestige*. Se trata de un plan de infraestructuras que plantea carreteras, trenes y puertos que no servirán ni a percebes, ni a navajas, ni a pulpos para volver de nuevo a sus hábitats afectados por el chapapote. Tampoco servirá a la gente que vive del mar para recuperarse del impacto económico sufrido.

El resto de medidas presentadas por el Ejecutivo español a lo largo del año transcurrido desde el inicio de la catástrofe han ido encaminadas a disminuir el impacto medioambiental en las zonas afectadas por la contaminación de hidrocarburos. Pero en ninguna se recoge la urgencia de recuperar - concepto mucho más complejo que limpiar - los 2.000 kilómetros de costa dañados por el vertido del *Prestige*.

La dejadez mostrada por la Administración pública se pone de manifiesto al examinar el

esfuerzo realizado en la financiación. Las investigaciones puestas en marcha por el Ministerio de Ciencia y Tecnología para evaluar la catástrofe cuentan con una financiación que, según diversas fuentes oficiosas, no supera los 10 millones de euros²⁹.

En el caso de la marea negra del Exxon Valdez³⁰ los gastos de evaluación supusieron 214 millones de dólares, a los que hay que sumar otros 180 millones invertidos en investigación y monitorización. Es decir, 400 millones para su recuperación. Sin embargo, el Gobierno español considera que con una cantidad cuarenta veces inferior, será suficiente para los 2000 kilómetros afectados por el desastre.

○ El único plan presentado hasta el momento por la Administración, el denominado "Plan Galicia", un plan de infraestructuras que plantea carreteras, trenes y puertos

²⁹ Freire J, L Fernández, E González-Gurriarán & R Muiño (2003). Impacto ambiental da marea negra do Prestige: efectos sobre os ecosistemas mariños e os recursos pesqueiros. Papel da comunidade científica na resposta á crise. En, ¿Qué foi do Prestige?, Balance ecolóxico e social sobre as causas e efectos do afundimento do Prestige. J. Cabrera & A García-Allut (eds.). Ed. Sotelo Blanco (en prensa).

³⁰ Paine R.T., J.L. Ruensink, A.Sun, E.L.Sounlanille, M.J.Wonham, C.D.G.Harley, D.R. Brumbaugh & D.L. Second (1996). Trouble on oiled waters: Lessons from the Exxon Valdez oil spill. *Annual Review of Ecology and Systematics* 27: 197-235.

Soluciones para la recuperación de los ecosistemas litorales y marinos afectados por el vertido del Prestige

La recuperación de los ecosistemas litorales y marinos afectados por el desastre del Prestige no puede dejarse únicamente en manos de la Naturaleza. Existen numerosos estudios, investigaciones y protocolos de actuación en casos semejantes de mareas negras a lo largo de todo el planeta. Los pasos fundamentales a dar son los siguientes:

- Evaluación del impacto provocado por la marea negra del Prestige.
- Monitorización ambiental de las repercusiones en el espacio y en el tiempo.
- Protección de los espacios más valiosos para acelerar la recuperación.

El informe sobre el Prestige³¹ presentado en el Parlamento Europeo el pasado mes de septiembre pone de manifiesto la necesidad de realizar una evaluación del impacto ocasionado por el accidente, haciendo especial énfasis en la recuperación medioambiental. Un año después del desastre, esta demanda de la Unión Europea no ha sido todavía asumida por la Administración, quien trata a toda costa de eludir sus responsabilidades asegurando que la catástrofe está "superada"³².

Sin embargo, un estudio elaborado por más de 40 doctores y catedráticos de universidades gallegas estima que la vuelta a la normalidad para las zonas afectadas por el vertido del Prestige requerirá un plazo de 10 años, mientras que la recuperación de la normalidad biológica podría demorarse hasta el año 2015.³³

A pesar de estos alarmantes datos, no se conoce ningún plan de recuperación para las áreas afectadas por el vertido del Prestige. No nos referimos a la limpieza de los restos de hidrocarburos más visibles, sino a la rehabilitación

de todas las zonas dañadas y a la recuperación de las poblaciones animales y vegetales arrasadas por la marea negra, lo que sin duda contribuirá a la restauración de los sectores económicos y sociales cuyas vidas están ligadas a la costa.

Resulta de crucial importancia desarrollar un sistema de monitorización ambiental que permita la obtención de información en tiempo real sobre la evolución de la marea y los ecosistemas afectados, con una cobertura espacial y temporal adecuada para poder predecir la evolución de los contaminantes y su impacto ecológico.

La protección de aquellas áreas con mayor riqueza biológica permitirá acelerar la recuperación del ecosistema en su totalidad. Existe un amplio consenso científico sobre los beneficios que genera el establecimiento de áreas marinas protegidas. Es cada vez más común su utilización como una de las herramientas de mayor potencia para dar respuesta a la degradación medioambiental que sufren los océanos. Este instrumento de conservación y gestión se hace todavía más necesario ante una agresión tan grave como la provocada por la marea negra en las costas atlánticas y cantábricas.

El Gobierno español considera que con una cifra cuarenta veces inferior a la gastada en la marea negra del Exxon Valdez es suficiente para recuperar los 2000 kilómetros afectados por el desastre

³¹ Comisión de Política Regional, Transportes y Turismo. *Informe sobre el refuerzo de la seguridad marítima tras el naufragio del petrolero Prestige (2003/2066 (INI))*. 15 de julio de 2003.

³² "Galicia ha superado los daños del Prestige". Xosé Antón Orza, Consejero de Economía de la Xunta de Galicia. *Diario Expansión*. 17/10/03

³³ *El Impacto del Prestige. Análisis y Evaluación de los daños causados por el accidente del Prestige y dispositivos para la regeneración medioambiental y recuperación económica de Galicia*. Instituto de Estudios Económicos de Galicia Pedro Barrié de la Maza.

○ Áreas Marinas Protegidas: Concepto, Funciones, Objetivos y Beneficios

La diversidad de la vida en el mar representa un valor incalculable para la humanidad, y resulta esencial para el mantenimiento de la vida en la Tierra. A pesar de ello, tradicionalmente el medio marino ha sido descuidado con relación al medio terrestre. Sin embargo, en los últimos años la Comunidad internacional ha comenzado a apreciar su importancia y a proteger espacios marinos por su singularidad y riqueza, así como por los beneficios añadidos que reporta dicha protección.

Surgen así las áreas marinas protegidas, concepto empleado de forma genérica para designar cualquier zona marítimo-costera con un estatus legal de protección.

La Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (UICN) en su 17ª Asamblea General, celebrada en 1988, recomienda la siguiente definición de áreas marinas protegidas:

"Cualquier área del territorio intermareal o submareal, cuyos fondos, aguas, flora y fauna asociadas, así como sus aspectos históricos y culturales, han sido preservados por las leyes o cualquier otra medida efectiva para proteger todo o parte del medio ambiente incluido en la misma."

Un área marina protegida, sea del tipo que sea, debe cumplir tres funciones básicas³⁴:

- protección del medio marino
- fomento de la investigación y la educación
- promoción del desarrollo sostenible

A su vez, dichas áreas deben cumplir una serie de objetivos descritos por la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza.

○ Objetivos de las áreas marinas protegidas (UICN)

- 1 Proteger y gestionar sistemas costeros y marinos que sean significativos, con el fin de asegurar su viabilidad a largo plazo y mantener su diversidad genética.
- 2 Proteger especies y poblaciones sobreexplotadas, amenazadas, raras o en peligro, así como preservar los hábitats que se consideren críticos para su supervivencia.
- 3 Proteger y gestionar áreas de importancia para el ciclo vital de especies económicamente importantes.
- 4 Prevenir actividades externas que afecten negativamente a las áreas protegidas.
- 5 Proporcionar bienestar a la población afectada por la creación de las áreas protegidas.
- 6 Preservar, proteger y gestionar emplazamientos culturales e históricos, así como los valores estéticos naturales de áreas costeras y marinas, tanto para las generaciones presentes como para las futuras.
- 7 Facilitar la interpretación de los sistemas costeros y marinos con fines de conservación, educación y turismo.
- 8 Regular las actividades humanas para adecuarlas a los objetivos primarios de las áreas protegidas.
- 9 Proporcionar medios de investigación.
- 10 Controlar los efectos sobre el ambiente de las actividades humanas, incluyendo los impactos, tanto directos como indirectos, derivados de actividades producidas en áreas próximas.

³⁴ Mercedes Ortiz García. *La Conservación de la biodiversidad marina: las áreas marinas protegidas*. Ecorama.

Existe un amplio consenso científico³⁵ sobre los beneficios que proporcionan las áreas marinas protegidas:

○ Beneficios ecológicos dentro de los límites de las áreas marinas protegidas

- 1 Incrementos generalmente rápidos y a largo plazo en la abundancia, diversidad y productividad de los organismos marinos.
- 2 Reducción en la mortalidad de los diversos organismos marinos.
- 3 Detención de la destrucción de hábitats.
- 4 Reducción de la probabilidad de extinción de las especies marinas que residen dentro.
- 5 Un grado de protección máximo es fundamental para alcanzar la totalidad de los beneficios.

○ Beneficios ecológicos fuera de los límites de las áreas marinas protegidas

- 1 Incremento del tamaño y la abundancia de las especies explotadas en las áreas adyacentes a las áreas marinas protegidas.
- 2 Permiten la recuperación regional de poblaciones de organismos marinos a través de la exportación de larvas desde el área protegida hacia el exterior.

Todos estos beneficios se multiplican cuando se establece una red de áreas marinas protegidas. Dichas redes constituyen un mecanismo de seguridad que proporciona una protección significativamente mayor a las comunidades marinas que las reservas individuales.

Existen diferentes tipos de áreas marinas protegidas, la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza establece las siguientes:

- 1 Reserva Natural Estricta: área protegida donde no se permite ningún tipo de actividad, tan sólo las de investigación científica y monitorización.
- 2 Área Natural: área protegida para preservar sus condiciones naturales.
- 3 Parque Natural: área protegida con el objetivo de proteger los ecosistemas y el turismo.
- 4 Monumento Natural: área protegida con el objetivo de conservar determinados ejemplares o accidentes geológicos valiosos.
- 5 Área de Gestión de Hábitats o Especies: área protegida que pretende conseguir la conservación de los espacios naturales a través de la gestión de sus recursos.
- 6 Paisaje Protegido: área protegida con el objetivo de conseguir la conservación y el disfrute de un paisaje.
- 7 Área Protegida con Gestión de los Recursos: área protegida gestionada con el objetivo de conseguir un uso sostenible de los ecosistemas.

³⁵ Lubchenco J, Palumbi SR, Gaines SD, Aldeman S, (eds). 2003. *The science of Marine Reserves*. Ecological Applications 13 (supl. 1), 228 p.

○ Áreas Marinas Protegidas: Situación Internacional

En el ámbito internacional, existen diferentes tratados y convenciones que contemplan el establecimiento de áreas marinas protegidas.³⁶

El Convenio de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, conocido como la **Ley del Mar**³⁷ señala en su artículo 194 la necesidad de tomar las medidas necesarias para proteger y preservar los ecosistemas especiales o vulnerables, así como el hábitat de las especies y otras formas de vida marina diezgadas, amenazas o en peligro.

El Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, conocido como **MARPOL 73/78** y firmado por España en 1979, tiene como objetivo limitar la cantidad de residuos de hidrocarburos vertidos al mar y asegurar que los puertos cuenten con instalaciones adecuadas para los residuos oleosos. Este convenio aprobado por la Organización Marítima Internacional determina el establecimiento de "áreas especiales" en las que, por razones técnicas relacionadas con sus condiciones oceanográficas y ecológicas, así como por el tráfico marítimo que soportan, se exige la adopción de disposiciones obligatorias para la prevención y control de la contaminación marina. Hasta el momento, nueve áreas han sido designadas: el Mar Báltico, el Mar Mediterráneo, el Mar Negro, el Mar Rojo, el área del Golfo Pérsico, el Golfo de Aden, el Océano Antártico, el Mar del Norte y la zona del Gran Caribe. Estas zonas especiales gozan de una normativa más rigurosa, estando prohibido en ellas la descarga en el mar de hidrocarburos o mezclas oleosas desde cualquier tipo de buque.

El Convenio de Oslo y París para la Protección del Medio Ambiente Marino del Atlántico Nororiental, conocido como **OSPAR**, tiene entre sus líneas de trabajo una Estrategia para la protección de ecosistemas marinos y la diversidad biológica. El objetivo de dicha estrategia es la protección y conservación de ecosistemas marinos que resulten, o puedan resultar, afectados por actividades humanas. Para ello, los integrantes de este convenio, España entre ellos, se han planteado establecer una red de áreas marinas protegidas dentro del área OSPAR. Esta red también incluirá zonas que los Estados miembros de la Unión Europea designen como Áreas Especiales de Conservación o Áreas Especialmente Protegidas bajo las Directivas de

Aves y Hábitats de la UE. El plazo para adoptar esta red de áreas marinas protegidas es el año 2010.

La **Organización Marítima Internacional** de las Naciones Unidas (OMI)³⁸ establece las denominadas "Áreas Marinas Especialmente Sensibles" ("Particular Sensitive Sea Areas" en inglés y comúnmente conocidas por su acrónimo: PSSA) para zonas que requieren una especial protección a causa de su relevancia por razones ecológicas, científicas o socioeconómicas, y que puedan ser vulnerables al daño causado por la actividad marítima internacional. En la actualidad existen seis: la Gran Barrera de Arrecife en Australia (1990), el Archipiélago de Sabana-Camagüey en Cuba (1997), la Isla de Malpelo en Colombia (2002), los Cayos de Florida en Estados Unidos (2002), el Mar de Wadden en Dinamarca, Alemania y Holanda (2002) y la Reserva Nacional de Paracas en Perú (2003). Recientemente los ministros de transportes nórdico y báltico han respaldado la propuesta de designar el Mar Báltico como la séptima Área Marina Especialmente Sensible, con el objetivo de "prevenir en la zona mareas negras como las ocasionadas por el Erika y el Prestige".

○ Las discrepancias de todos estos países ponen de manifiesto el poco valor que los estados dan al medio ambiente, así como la hipocresía que rodea a las Agencias y Acuerdos Internacionales

En abril de 2003, el Gobierno español junto a otros cinco países (Reino Unido, Francia, Portugal, Irlanda y Bélgica) presentó ante el Comité de Protección Ambiental de la Organización Marítima Internacional una iniciativa para el establecimiento de un Área Marina Especialmente Sensible desde el sur de la costa portuguesa hasta el norte de las Islas Shetland, en Escocia. Dicha área incluye por tanto, la costa atlántica gallega y la cantábrica. La "West European PSSA" (Área Marina Especialmente

³⁶ Para una información más detallada sobre acuerdos internacionales en áreas marinas protegidas, ver Anexo II.

³⁷ España forma parte de este convenio desde 1982.

³⁸ La Organización Marítima Internacional es una Agencia Especializada de las Naciones Unidas responsable de velar por la seguridad del tráfico marítimo y de la preservación de la contaminación marina procedente de barcos. Página web: www.imo.org



Sensible de Europa Occidental) también incluye dos importantes pasos para el tráfico internacional de buques, el canal de las Islas Faeroes, al norte del Reino Unido y el Canal de La Mancha, entre Reino Unido y Francia.

La propuesta persigue prohibir el paso de buques cisterna monocasco que transporten crudo y fuel oil pesados, betunes, alquitranes y sus emulsiones dentro de los límites del área marina protegida.

Países como Rusia, Grecia, Nueva Zelanda, Panamá, Brasil, Liberia o Argentina se han opuesto firmemente a su declaración, por entender que el área delimitada es sensible a otras muchas amenazas además de la que supone el tráfico de buques monocasco. Otro argumento utilizado para oponerse a esta área marina protegida es el cambio de rumbo que sufrirán los buques cisterna, que se verán obligados a modificar su trayectoria y navegar por zonas de gran valor ecológico, incrementando el riesgo de desastres.

Otros Estados como India, Canadá, Estados Unidos, Singapur, Noruega o Cuba expresaron también sus reticencias a la designación de esta franja del Atlántico como área marina protegida, tanto por sus grandes dimensiones, como por el riesgo que significará para otros países ribereños al aumentar el número de buques peligrosos que pasarían frente a sus costas³⁹. La decisión de la Organización Marítima Internacional al respecto de esta propuesta se conocerá en octubre de 2004.

Las discrepancias de todos estos países ponen de manifiesto el poco valor que los estados dan al medio ambiente, así como la hipocresía que rodea a las Agencias y Acuerdos Internacionales. En el caso que nos ocupa, algunos países prefieren - entre ellas algunas reconocidas banderas de conveniencia - no proteger una zona gravemente amenazada por una marea negra aduciendo que existen otras amenazas o que el área a proteger es demasiado grande, aún conociendo los riesgos a los que se enfrenta. Sin embargo, eluden ir a la raíz del problema y nada dicen sobre los verdaderos culpables: los

³⁹ Se trata de un problema recurrente. Cuando ocurrió el accidente del *Exxon Valdez* en Alaska, Estados Unidos endureció su ley prohibiendo el paso de buques monocascos por sus aguas, lo que hizo que este tipo de barcos se trasladara a Europa.

miles de barcos que navegan por todo el planeta y cuyas condiciones lamentables los convierten en auténticas bombas de relojería listas para arruinar el modo de vida de miles de personas.

La Organización Marítima Internacional establece figuras de protección, pero los Estados miembros no quieren aplicarlas si ello va a afectar a los grandes intereses que controlan el tráfico mundial de mercancías peligrosas, aunque acaben de provocar un episodio de destrucción ambiental, económica y social a lo largo de 2.000 kilómetros de costa en la Península Ibérica.

No sabemos que decisión tomará la Organización Marítima Internacional, pero aunque en octubre del próximo año se aprobase esta área marina protegida, la medida resulta insuficiente para recuperar el área afectada por la marea negra, ya que el resto de amenazas, como reconocen muchos países, seguirán presentes. El Prestige constituye un buen ejemplo de que el alejamiento del tráfico marítimo no es por sí sólo una solución al problema. Pese a que el buque se hundió a 130 millas de las costas peninsulares, esta distancia sólo sirvió para que el área afectada fuera mucho mayor de la correspondiente a un accidente en una bahía cerrada.

○ **El Gobierno tiene la responsabilidad de desarrollar las medidas necesarias dentro de su ámbito de actuación, donde nadie puede negarle la posibilidad de crear espacios protegidos que ayuden a prevenir nuevas catástrofes y a recuperar las zonas dañadas**

La OMI se plantea expulsar a Greenpeace de su seno/

La OMI debe asumir su responsabilidad y proteger los mares y océanos del planeta de todas las amenazas que el tráfico marítimo representa hoy en día. Greenpeace forma parte desde 1991 de la OMI con carácter de observador. En junio de este año, tras las quejas presentadas por parte de la industria y algunos países -sin identificar claramente- respecto a las actividades de denuncia ambiental que Greenpeace realiza desde hace más de 30 años, esta Agencia Internacional planteó su expulsión. La decisión final será tomada en la reunión que tendrá lugar a finales de noviembre de 2003.

Por otro lado, cuando un buque se encuentra en apuros a gran distancia de la costa, el tiempo necesario para acudir en su ayuda se alarga y la posibilidad de un desenlace fatal aumenta.

La declaración de un área marina protegida sin el acompañamiento de otras medidas técnicas, no supone una protección real. En este caso, tan sólo se limitará a dar carácter legal a la medida reguladora establecida por la Unión Europea para prohibir la entrada de buques monocasco que transporten determinadas sustancias en puertos. Por otro lado, la medida de protección de esta zona no ha sido consensuada ni con pescadores ni con organismos científicos. Tampoco se han identificado los espacios naturales más valiosos que deben gozar de una protección estricta.

El Gobierno español tiene la responsabilidad y obligación de desarrollar todas las medidas necesarias dentro de su ámbito de actuación, donde nadie puede negarle la posibilidad de crear espacios protegidos que ayuden a prevenir nuevas catástrofes y a recuperar ambiental y económicamente las zonas dañadas.

Siguiendo en el ámbito internacional, la Unión Europea contempla el establecimiento de figuras de protección para los espacios naturales, pero ninguna específica o diferenciada para los espacios marinos.

La normativa referente a áreas marinas protegidas aparece recogida dentro de dos directivas: la Directiva 79/409/CEE, relativa a la conservación de aves silvestres⁴⁰ y especialmente, la Directiva 92/43/CEE⁴¹ relativa a la conservación de los hábitats naturales⁴², cuyo objetivo es contribuir a garantizar la biodiversidad mediante la conservación de los hábitats naturales, la flora y la fauna silvestres en el territorio europeo de los Estados miembros. La materialización de estas dos directivas, de Aves y Hábitats, es la creación de una red ecológica europea llamada "Natura 2000"⁴³, formada por las denominadas "zonas especiales de protección" (ZECs). La importancia de los espacios que integran la Red Natura 2000 queda expuesta en el informe sobre el Prestige⁴⁴ que se presentó en el Parlamento Europeo en septiembre, donde se reclama la evaluación de las repercusiones ecológicas negativas, haciendo especial hincapié en los lugares propuestos para ser incluidos en la red Natura 2000 y en los espacios naturales de interés ecológico que se encuentren en la zona afectada por la marea negra.

Igualmente, el informe del Parlamento Europeo:

Pide el inmediato cumplimiento de la Directiva relativa a los hábitats en las zonas de interés ecológico situadas en las correspondientes regiones marítimas de la UE y su inclusión inmediata en la red Natura 2000;

Reitera las peticiones aprobadas en sus Resoluciones de 21 de noviembre de 2002 sobre la catástrofe del petrolero Prestige frente a las costas de Galicia y de 19 de diciembre de 2002 sobre la catástrofe ocasionada por el petrolero Prestige, de crear zonas europeas marítimo-pesqueras sensibles por su riqueza pesquera y

marisquera y la gran dependencia de estos recursos de sus poblaciones.

A pesar de esta petición, España todavía no ha hecho pública ninguna propuesta de evaluación, recuperación y protección en este sentido.

Tipos de hábitats costeros y marítimos de interés comunitario para cuya conservación es necesario designar Zonas Especiales de Conservación (Directiva de Hábitats, Anexo I):

Hábitats costeros y vegetaciones halófitas⁴⁵/

Aguas marinas y medios de marea.

Acantilados marítimos y playas de guijarros.

Marismas y pastizales salinos atlánticos y continentales.

Marismas y pastizales salinos mediterráneos y termoatlánticos.

Estepas continentales halófilas y gipsófilas.

Dunas marítimas y continentales/

Dunas marítimas de las costas atlánticas, del mar del Norte y del Báltico.

Dunas marítimas de las costas mediterráneas.

Dunas continentales, antiguas y descalcificadas.

⁴⁰ Directiva 79/409/CEE: DOCE Nº L 103 de 25/04/79. Según esta Directiva se designan Zonas de Especial Protección para las Aves o ZEPAS.

⁴¹ Directiva 92/43/CEE: DOCE Nº L 206 de 22/07/92. Modificada posteriormente por la Directiva 97/62/CE, relativa a la conservación de los Hábitats Naturales y de la Fauna y Flora Silvestres.

⁴² Según esta Directiva se designan Lugares de Importancia Comunitaria o LICs.

⁴³ La Red Natura 2000 debería estar en funcionamiento desde el año 2000, como su nombre indica, pero el retraso de la práctica totalidad de los países a la hora de proporcionar el listado de áreas importantes, o la presentación de listas incompletas ha retrasado enormemente la puesta en marcha de esta red europea de espacios protegidos.

⁴⁴ Comisión de Política Regional, Transportes y Turismo. *Informe sobre el refuerzo de la seguridad marítima tras el naufragio del petrolero Prestige (2003/2066 (INI))*. 15 de julio de 2003.

⁴⁵ Vegetación halófitas es aquella que crece en suelos salinos.

○ Áreas Marinas Protegidas en el Ámbito Estatal

Al igual que en otros muchos países, tradicionalmente España no ha protegido el medio marino. Esto se traduce en la ausencia de regulación sobre áreas marinas protegidas dentro de la legislación referente a espacios protegidos.

Hasta la creación de la Ley 4/89, de Espacios Naturales, no se incluyen los espacios marinos dentro de los espacios naturales a proteger.⁴⁶ Dicha Ley formula la siguiente definición para los espacios protegidos (artículo 10):

"Son espacios naturales protegidos aquellos espacios del territorio nacional, incluidas las aguas continentales y los espacios marítimos sujetos a la jurisdicción natural, incluidas la zona económica exclusiva y la plataforma continental, que contengan elementos y sistemas naturales de especial interés o valores naturales sobresalientes, y que hayan sido declarados protegidos de acuerdo con la propia Ley 4/89".

Aún así, la figura del área marina protegida no surge por un afán conservador o protector, sino ante la preocupación por el agotamiento de los

recursos pesqueros así como por el impacto de algunas prácticas pesqueras sobre ecosistemas valiosos como las praderas de posidonia, motivación que impulsa al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA) a establecer la figura de "reserva marina" dentro de la Ley de Pesca⁴⁷. Para ver la primera hay que esperar hasta 1986, año en el que se crea la reserva marina de la Isla de Tabarca (Alicante). Posteriormente, tanto el Ministerio de Medio Ambiente, con los "Parques Nacionales Marítimo-Terrestres", como las Comunidades Autónomas, que amplían sus figuras de protección ya existentes, se deciden a dar los primeros pasos hacia la protección del medio marino.

Fundamentalmente, los objetivos de creación de estas figuras de protección son:

■ Interés pesquero. Es el caso de las reservas marinas, definidas en la Ley de Pesca Marítima del Estado como aquellas zonas que por sus especiales características se consideren adecuadas para la regeneración de los recursos pesqueros. Dentro de ellas, la actividad pesquera o cualquier otra que pueda alterar el equilibrio natural de estos espacios protegidos estará sujeta a limitación o, en su caso, prohibición. Con ellas se pretende contribuir a lograr una explotación sostenible de los recursos de interés pesquero, estableciendo medidas de protección en áreas delimitadas de los caladeros tradicionales.

■ Conservación y regeneración de los ecosistemas marinos. Este es el caso de las reservas promovidas por Catalunya, Islas Baleares, Andalucía y Euskadi. Los Parques Nacionales, gestionados por el Ministerio de Medio Ambiente, presentan una motivación similar pero algo más amplia.

- **Podemos afirmar que la creación de áreas marinas protegidas en España no ha sido el resultado de un análisis objetivo de las necesidades de conservación y gestión, sino que más bien se ha basado en razones de oportunidad, tratando de evitar situaciones conflictivas socialmente**

⁴⁶ Referencia BOE Nº 74, de 28/03/89.

⁴⁷ Ley 3/2001 de Pesca Marítima del Estado, BOE Nº 75, de 28/03/01.

En general, podemos afirmar que la creación de áreas marinas protegidas en España no ha sido el resultado de un análisis objetivo de las necesidades de conservación y gestión, sino que más bien se ha basado en razones de oportunidad, tratando de evitar situaciones conflictivas socialmente. Esto ha llevado a la situación actual, en la que existe un número más que escaso de áreas marinas protegidas, la mayoría de ellas de pequeño tamaño y cuyo conjunto no sigue ningún patrón de conservación o gestión de los recursos naturales en su conjunto.

El Estado tiene competencias exclusivas en la elaboración de legislación básica⁴⁸ en lo que respecta al medio marino. Sin embargo, las Comunidades Autónomas pueden ejecutar y desarrollar esta legislación, ampliando las figuras de protección ya existentes en los casos en los que la zona a proteger se encuentre en aguas interiores, ya que éstas son de su competencia.

La combinación de la legislación litoral que afecta al medio terrestre y al marino crea una situación legislativa compleja, en la que las competencias sobre determinados territorios se asignan a diferentes administraciones (fundamentalmente autonómica y estatal). Esta división legislativa no coincide con las ecorregiones marítimo-costeras y crea divisiones administrativas "artificiales" dentro de las unidades ecológicas existentes.

En la actualidad existen 19 áreas marinas protegidas en España. En dos de ellas se superponen dos tipos de protección (Parque Natural y reserva marina en Cabo de Gata y reserva marina y reserva de pesca en Isla de Alborán), lo que eleva el número total a 21.

Durante el año 2003 se ha presentado una propuesta de 16 áreas seleccionadas⁴⁹ como de "interés especial para la conservación de cetáceos" en el Mediterráneo español y en la zona atlántica contigua. Todavía no ha sido aprobada.

A finales de 2002, España contaba con 874 espacios protegidos, de los cuales tan sólo 19 son espacios marinos.⁵⁰

A la vista de estos datos resulta evidente la escasez de espacios naturales marítimo-costeros protegidos bajo las diferentes figuras que contempla la legislación nacional y autonómica. Al escaso número hay que añadir los problemas competenciales surgidos en algunos de estos espacios entre el Ejecutivo central y el autonómico.

La estrategia de áreas marinas protegidas no goza de muy buena salud, fundamentalmente debido a:

- La escasez de espacios marinos protegidos, que imposibilita el establecimiento de una protección efectiva.
- El pequeño tamaño de muchos de los espacios protegidos, factor limitante a la hora de disfrutar de los beneficios que proporcionan las áreas marinas protegidas.
- La escasa protección real de la que gozan, ya que en muchos casos apenas existe vigilancia y control, y a pesar de limitarse o prohibirse ciertas actividades, la protección de la que supuestamente gozan no es real.
- Otro dato a tener en cuenta es que la mayoría de áreas marinas con algún nivel de protección legal se encuentra en el Mediterráneo y, en menor medida, en las Islas Canarias. Por el contrario la costa atlántica cuenta con un número y extensión de áreas protegidas muy inferior, a pesar de la declaración en el año 2002 del Parque Nacional de las Islas Atlánticas⁵¹ en la costa gallega.

⁴⁸ El Real Decreto 654/1991, por el que se modifica la estructura orgánica básica del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (BOE Nº 101 de 27/04/91) indica que la política de protección del medio marino es competencia directa de la Subdirección General de Planificación de la Acuicultura y los Recursos Litorales, dentro de la Dirección General de Estructuras Pesqueras del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

⁴⁹ Áreas de interés especial para la conservación de cetáceos propuestas. En Catalunya: 1) Cabo de Creus y Cañón de Palamós. 2) Cañones del Maresme y La Selva en Catalunya; en Illes Balears: 3) Costa norte de Mallorca, 4) Costa norte de Menorca y canal de Menoría, 5) Sureste de Mallorca y Cabrera y 6) Sur de Formentera; en la Comunidad Valenciana: 7) Islas Columbretes, 8) Costa norte de Alicante, 9) Isla de Alborán y Corredor de migración de cetáceos; en Murcia: 10) Costa del sur de Murcia y 11) Área oceánica del sur de Murcia; en Andalucía: 12) Estrecho de Gibraltar-Barbate, 13) Sur de Almería, 14) Isla de Alborán, 15) Golfo de Vera, Mar de Alborán y Estrecho de Gibraltar y 16) Área oceánica del sur de Almería.

⁵⁰ Anuario EUROPARC-España del estado de los espacios naturales protegidos 2002.

⁵¹ El Parque Nacional de las Islas Atlánticas incluye las zonas marinas que rodean las Islas Cíes, Ons, Sálvora y Cortejada.

Áreas marinas protegidas en aguas territoriales españolas/

NOMBRE Y SITUACIÓN	EXTENSIÓN	FIGURAS DE PROTECCIÓN
1 Illes Medes (Girona - Catalunya)	2.394 ha	Reserva Marina. ZEPIM.
2 Cap de Creus (Girona - Catalunya)	12.800 ha	Parque Natural marítimo-terrestre (incluye tres reservas naturales parciales y una reserva integral). ZEPIM.
3 Ses Negres (Girona - Catalunya)	40 ha	Zona costera vedada
4 Masía Blanca o Roquissar del Vendrell (Tarragona - Catalunya)	321,5 ha	Reserva Marina
5 Bahía de Palma (Mallorca - Islas Baleares)		Reserva Marina
6 Nord de Menorca (Islas Baleares)		Reserva Marina
7 Migjorn de Mallorca (Islas Baleares)		Reserva Marina
8 Freus d'Eivissa i Formentera (Islas Baleares)		Reserva Marina
9 Llevant -en proceso - (Mallorca - Illes Balears)		Reserva Marina
10 Archipiélago de Cabrera (Illes Balears)	10.021 ha	Parque Nacional Marítimo-Terrestre
11 Islas Columbretes (Castellón - C. Valenciana)	4.400 ha	Reserva Marina y Parque Natural. ZEPIM.
12 Cabo de San Antonio (Alicante - C. Valenciana)		Reserva Marina
13 Isla de Tabarca (Alicante - C. Valenciana)	1.400 ha.	Reserva Marina
14 Cabo de Palos-Islas Hormiigas (Murcia)	1.898 ha	Reserva Marina
15 Cabo de Gata-Níjar (Almería - Andalucía)	12.000 ha	Reserva Marina y Parque Natural Marítimo-Terrestre. ZEPIM.
16 Isla de Alborán (Andalucía)		Reserva Marina y Reserva de Pesca. ZEPIM.
17 Gaztelugatxe (Bizkaia - Euskadi)	158 ha.	Biotopo Protegido
18 Isla Graciosa e Islotes del Norte de Lanzarote (Islas Canarias)	70.700 ha	Reserva Marina y Parque Natural
19 Punta de la Restinga-Mar de las Calmas (El Hierro - Islas Canarias)	750 ha	Reserva Marina
20 Isla de la Palma (Islas Canarias)	3.719 ha	Reserva Marina
21 Islas Atlánticas (Galicia)	2.772 ha	Parque Nacional Marítimo-Terrestre

ZEPIM: Zona Especialmente Protegida de Importancia para el Mediterráneo. Figura de Protección creada bajo el Convenio de Barcelona para la protección del medio marino y la zona costera del Mediterráneo.

Nota: El Gobierno Balear, presidido por el ex ministro de Medio Ambiente Jaume Matas, anunció a finales de octubre que llevaría a cabo una reducción drástica de la extensión de esta reserva marina.

Este desequilibrio geográfico en el nivel de protección no está basado en valores ecológicos, ya que los presentes en las costas atlántica y cantábrica igualan o superan a los del Mediterráneo. Debemos buscar el fundamento de esta descompensación en razones sociales, económicas, políticas y administrativas. Bajo este enfoque, los dos aspectos fundamentales pueden ser:

- Los diferentes usos humanos que la costa mediterránea (y las Islas Canarias) tienen respecto a la atlántica. En particular la importancia económica de la pesca es muy superior en el Atlántico (entendido en sentido amplio, e incluyendo el Mar Cantábrico), mientras que los usos recreativos (turismo, navegación, ...) adquieren singular valor en las áreas mediterráneas y en aguas canarias.

- La visión social y de la administración del valor de los espacios protegidos. Tradicionalmente se han considerado las áreas protegidas como una herramienta de conservación y no como un instrumento más de gestión de recursos naturales. Esta situación ha empezado a cambiar en los últimos años, en parte debido a la creciente documentación científica internacional que evalúa el efecto de

las áreas marinas protegidas como herramienta de gestión que puede permitir una mejor conservación de los recursos pesqueros, e incluso el incremento de la producción sostenible respecto a otras estrategias más clásicas de gestión.

Las diferencias en tipo e intensidad de usos y la percepción de la utilidad de las áreas marinas protegidas como herramienta de gestión y conservación han creado un contexto socioeconómico y administrativo mucho más positivo para la protección de espacios costeros o marinos en el Mediterráneo y Canarias.

La Administración debería haber sido consciente de esta descompensación, y haber actuado para nivelar la balanza, sin embargo ha permitido que una zona costera con abundantes caladeros de pesca como la atlántica no tenga ni una sola reserva marina.

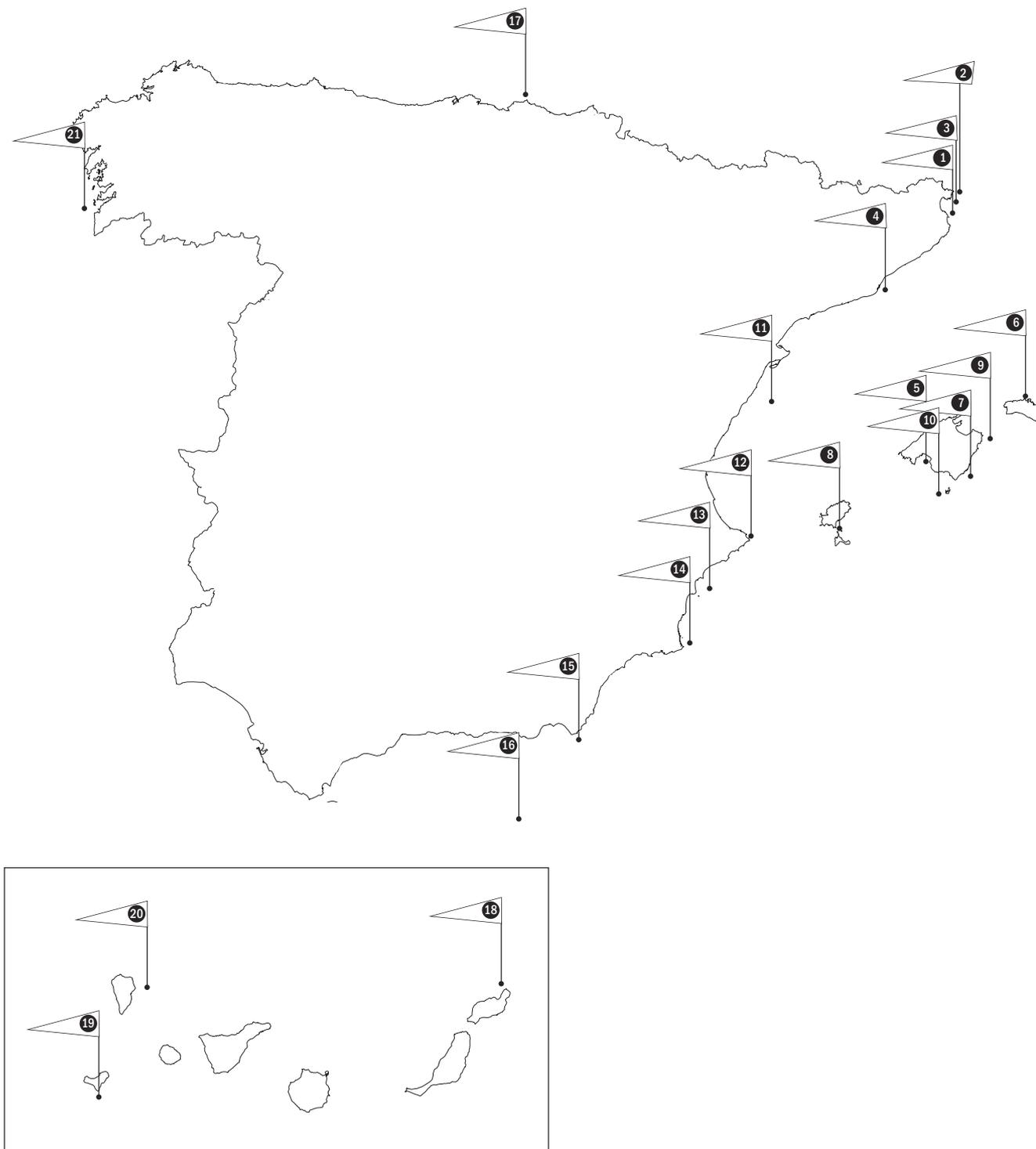
Sin duda, esta situación de desprotección costera se ha visto agravada por el impacto provocado por la marea negra del Prestige, que ha entrado en fuel oil buena parte de unos ecosistemas marinos y costeros excepcionalmente valiosos por su riqueza de recursos y su biodiversidad.

El Gobierno español no ha presentado ninguna propuesta de protección de espacios naturales marítimos y costeros afectados por la marea negra, a pesar del reconocimiento por parte de la comunidad científica internacional de los beneficios que reportaría su protección.

La información científica existente justifica el establecimiento de áreas marinas protegidas

con protección total como una herramienta de gestión clave de los ecosistemas costeros y marinos. La protección de aquellas áreas más valiosas frente al conjunto de amenazas que soportan supondría una mejora sustancial de sus condiciones naturales, que les permitiría actuar como auténticas "arcas de Noé" exportando biodiversidad al resto de espacios costeros y marinos afectados.

Áreas Marinas Protegidas/



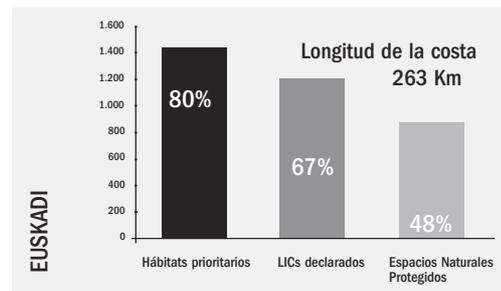
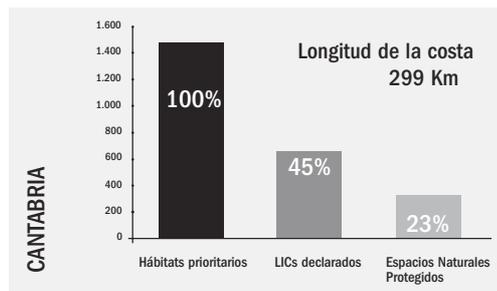
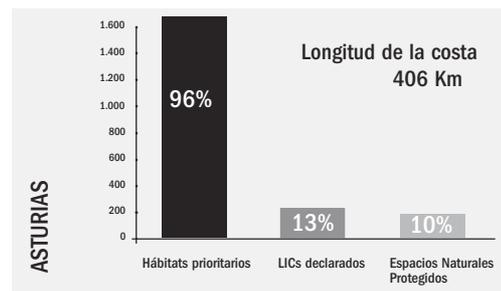
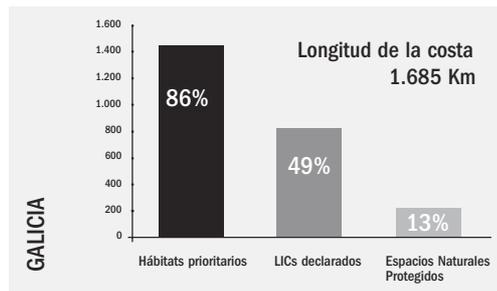
○ La desprotección de la costa afectada por el *Prestige*

Un análisis de la costa afectada por la marea negra del *Prestige* nos permite comprobar el grado de desprotección que presenta esta franja litoral con una longitud de 2.653 kilómetros. De ellos, el 88% (2.336 km) constituyen hábitats prioritarios de la Directiva de Hábitats, de los que 1.183 kilómetros han sido designados como Lugares de Importancia Comunitaria

(LICs), pero tan sólo 449 km han sido declarados Espacios Naturales Protegidos⁵². Es decir, tan sólo el 16,9% del total de costa afectada por la marea negra goza de protección real en la actualidad.



Este mismo análisis realizado por Comunidades Autónomas refleja del mismo modo está realidad:



⁵² Datos proporcionados por Biosfera XXI, Estudios Ambientales, S.L.

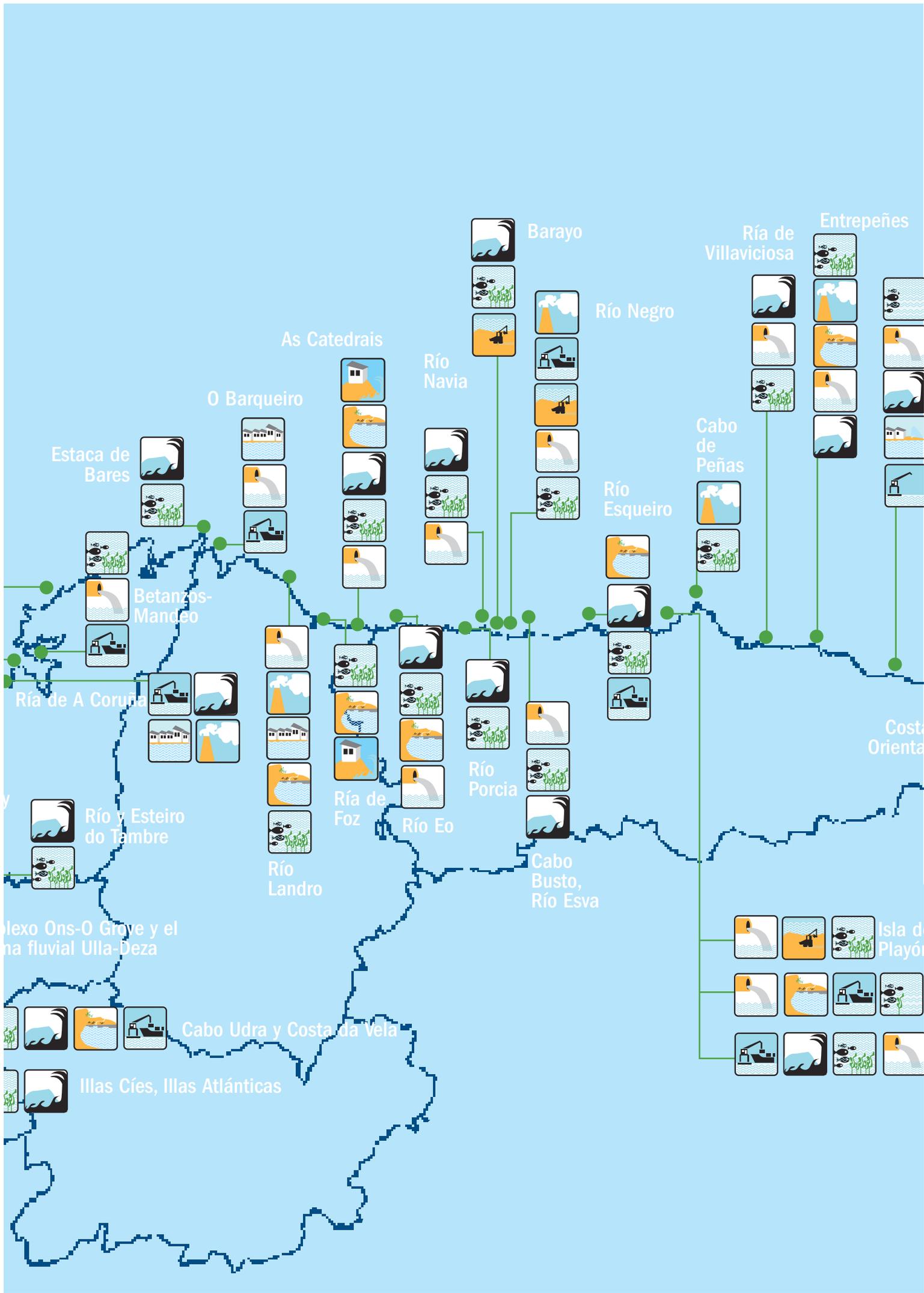
GREENPEACE/ PEDRO ARMISTRE

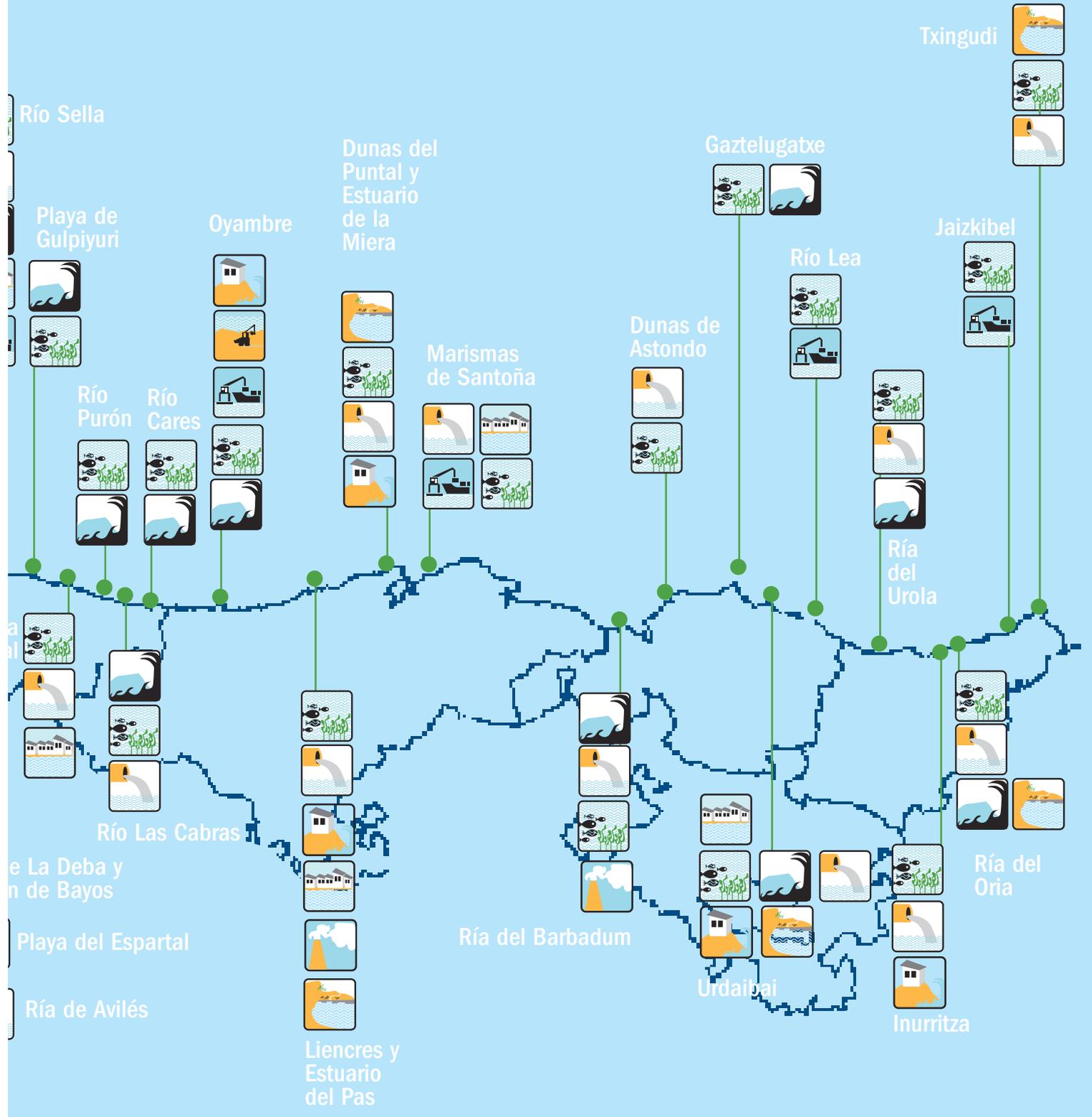


Parque Nacional de las Islas Atlánticas

Amenazas en los Espacios Protegidos en la costa atlántica gallega y cantábrica



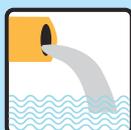






Infraestructuras portuarias

Ocupan terrenos públicos, alteran la línea de costa, impiden la deposición de arena en las playas y crean zonas con poca circulación de agua donde la vida marina desaparece. Son un foco de contaminación debido a los combustibles, las aguas residuales, los aceites, los disolventes y pinturas, etc. que se vierten en ellos.



Vertidos de aguas residuales

Vertidas directamente o mediante emisarios submarinos (tuberías que se adentran en el mar) afectando tanto a los hábitats como a la salud.



Contaminación por hidrocarburos

Tan sólo el 25% de esta contaminación se debe a mareas negras como la provocada por el Prestige, el resto procede de las operaciones "habituales" que los barcos realizan al limpiar sus tanques en alta mar.



Instalaciones industriales contaminantes

Numerosas empresas (papeleras, fábricas de aluminio...) contaminan gravemente el medio marítimo costero al verter sus aguas residuales directamente al mar.



Presión urbanística

La urbanización en primera línea de playa destruye valiosos ecosistemas (dunas, deltas, humedales...). El aumento de la población requiere un mayor consumo de recursos que generalmente se traduce en la degradación de los espacios costeros y marinos.



Limpieza de las playas realizada con maquinaria pesada

Las playas son algo más que un montón de arena. Son ecosistemas complejos. Las máquinas destruyen las dunas y apelmazan la arena, convirtiendo las labores de limpieza en un foco de destrucción de la frágil estructura de una playa.



Obras y construcciones en el litoral

La franja costera denominada como dominio público marítimo-terrestre (primeros 100 metros) no debe albergar ningún tipo de obra o estructura que no vaya encaminada a conservar la costa. Los paseos marítimos, aparcamientos, servicios turísticos y un largo etcétera de obras que encontramos a pie de playa desfiguran y, en ocasiones, contribuyen a la destrucción de estos hábitats naturales.



Urbanizaciones ilegales

A pesar de que la Ley de Costas no lo permite, la ocupación y urbanización ilegal de la costa es una realidad, consentida en muchos casos por los responsables de la Administración.



ESPACIOS PROTEGIDOS

- Lugares de Importancia Comunitaria (LICs)
- Zonas Ramsar
- Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPAS)
- Espacios Naturales Protegidos.



○ Propuesta de Protección de Áreas Marinas y Costeras en las Costas Atlántica gallega y Cantábrica

A pesar del papel esencial que desempeña el medio marino en el equilibrio ecológico, ni el Gobierno español ni las Comunidades Autónomas se han preocupado en exceso por la protección del medio marino. Esta realidad es especialmente evidente en el caso de la franja marítimo-costera del Atlántico gallego y el Cantábrico.

Greenpeace demanda la creación de una red efectiva de espacios protegidos en la franja costera atlántica gallega y cantábrica. Dicha protección aceleraría en gran manera la restauración de los ecosistemas costeros afectados a lo largo de los 2.000 kilómetros de costa. Esta red deberá cubrir un área sustancial para proporcionar protección contra nuevas catástrofes y sentar las bases para un uso sostenible de los recursos marinos en el futuro, compatible con la recuperación de los espacios afectados por el Prestige. Un uso sostenible que estaba muy lejos de ser una realidad antes de que este accidente petrolero tuviera lugar.

Beneficios proporcionados por las áreas marinas protegidas/

Conservan tanto los recursos pesqueros como la biodiversidad.

Constituyen el mejor método para proteger a las especies residentes y proporcionan protección a hábitats importantes.

Proporcionan un control clave para la evaluación de los impactos sobre las comunidades marinas.

Proporcionan protección frente a catástrofes provocadas por actividades humanas.

Las redes de reservas serán necesarias para obtener los beneficios de conservación de recursos y biodiversidad a largo plazo.

Existen cada vez más evidencias científicas de que proporcionan beneficios (p.e. mayores capturas pesqueras) fuera de los límites de la propia reserva.

El establecimiento de dicha red debería ser impulsado por el Ministerio de Medio Ambiente en estrecho contacto con las Comunidades

Autónomas implicadas. Sin embargo, ni éste, ni ningún otro departamento de la Administración ha presentado ninguna propuesta en este sentido, a pesar de la petición expresa de la Unión Europea, formulada en el informe⁵² sobre el refuerzo de la seguridad marítima tras el naufragio del petrolero Prestige presentado en septiembre en el Parlamento Europeo.

En la actualidad, las zonas de protección efectiva en el área marítimo-costera afectada por el accidente del petrolero Prestige se restringen a:

■ **Marismas, lagunas costeras y estuarios.**

No pueden considerarse como estrictamente marinos, pero mantienen estrechas relaciones ecológicas con las zonas costeras.

■ **Parque Nacional de las Islas**

Atlánticas (Galicia). Incluye las Islas Cíes, Ons, Sálvora y Cortegada y su perímetro marino inmediato. Constituye el único caso de protección legal de zonas costeras oceánicas en el atlántico español. La legislación aplicable permite los usos tradicionales, pesca y marisqueo. Sus principales valores son las colonias de aves marinas, las zonas marinas bien conservadas y ejemplos de ecosistemas costeros atlánticos de alta biodiversidad.

■ **Biotopo protegido de Gaztelugatxe**

(Euskadi). Situado en la costa, su valor es más bien simbólico, debido a su pequeña extensión y aislamiento respecto a otras zonas protegidas, lo que sin duda le otorga una escasa eficacia.

El establecimiento de nuevas áreas marinas protegidas sin duda revertirá en el medio ambiente, la economía y la sociedad. En dichas áreas deben establecerse estrategias de conservación basadas en la gestión integrada que analicen todos los usos, bienes y servicios proporcionados por los diferentes hábitats y áreas geográficas. En función de esta información se deberá establecer una zonificación de las distintas áreas en donde se definan los usos humanos e intensidades permitidas.

Basándose en estas ideas, Greenpeace plantea las siguientes propuestas de protección:

- **Zonas húmedas costeras y estuarios:** deben protegerse todas las zonas de este tipo e incluirse dentro de la Red Natura 2000 europea, tal como ha demandado recientemente el Parlamento Europeo⁵³. En ellas debe vetarse el uso de artes de pesca destructivas (particularmente diferentes modalidades de draga y arrastre) que alteran el hábitat sedimentario típico de estas zonas. Debe limitarse el desarrollo urbano en su entorno e impedirse las actividades que alteran su dinámica ecológica (contaminación, eutrofización, alteraciones de flujo de agua o sedimento).
- **Parque Nacional de las Islas Atlánticas:** debe ampliarse hacia el norte el número de zonas incluidas, tal como se solicitó desde diversas instancias en el momento de declaración: las Islas Sisargas, las Islas Loberías y zonas costeras adyacentes, así como otras islas más pequeñas y zonas de costa abierta adyacentes.
- **Cadena de zonas costeras expuestas a lo largo de todo el litoral:** las zonas oceánicas expuestas de la costa gallega y cantábrica presentan una elevada biodiversidad e importancia como hábitat de ciertos recursos pesqueros (por ejemplo, percebe, semilla de mejillón, o diversas especies de peces). Muchas de las especies que ocupan estos hábitats están formadas por poblaciones locales restringidas y el éxito en su reproducción depende de sus interconexiones con otras poblaciones próximas. Este tipo de ecosistemas se han visto muy afectados por la reciente marea negra ocasionada por el Prestige. La afección ha sido además muy extensa. Estos datos permiten plantear la hipótesis de que la recuperación de las poblaciones afectadas va a ser más lenta de lo observado en catástrofes previas de este tipo, ya que en este caso se han destruido todas las poblaciones locales en tramos muy largos de costa.

La protección de estas zonas presenta una doble relevancia: por su valor ecológico y por su utilidad en la recuperación.

La Administración debería pues abrir un proceso de diseño de esta red de espacios protegidos. Un proceso que debería estar abierto a todos los usuarios y partes interesadas, entre ellos los pescadores, la comunidad científica y la sociedad civil. La implicación de los pescadores en el proceso es de vital importancia, ya que décadas de gestión pesquera centralizada han demostrado sobradamente que si los pescadores no están involucrados en las decisiones que influyen en la gestión de los recursos naturales, será muy difícil que exista un cumplimiento efectivo de las mismas.

○ **Greenpeace demanda la creación de una red efectiva de espacios protegidos en la franja costera atlántica gallega y cantábrica**

⁵³ Comisión de Política Regional, Transportes y Turismo. *Informe sobre el refuerzo de la seguridad marítima tras el naufragio del petrolero Prestige (2003/2066 (INI))*. 15 de julio de 2003.

○ **Arcas de Noé para recuperar la costa afectada por el Prestige⁵⁴**

Entre los estudios llevados a cabo en la zona afectada por la catástrofe del Prestige, existe una propuesta de protección del litoral elaborada por el Departamento de Ecología y Biología Animal de la Universidad de Vigo, en la que se propone la creación de una red de áreas de especial interés denominadas "Arcas de Noé" a lo largo de toda la costa gallega.

La propuesta lanzada en este estudio científico es la siguiente:

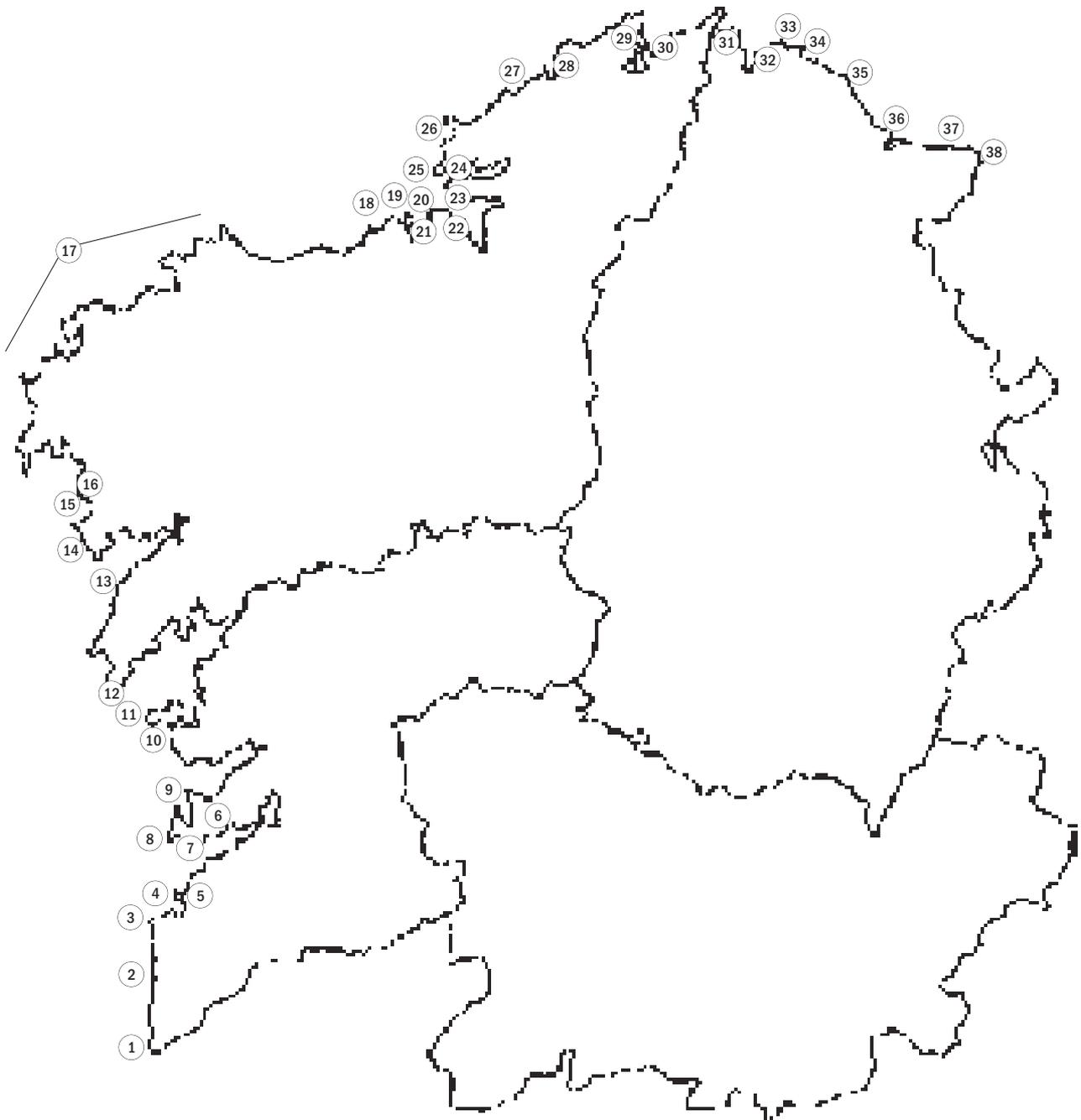
De A Guarda a Cabo Silleiro	
Punta dos Picos (A Guarda)	1
Roquedos circundantes a Sta María de Oia	2
Cabo Silleiro	3
Ría de Vigo	
Margen rocoso izquierdo de Playa América	4
Roquedo entre Monteferro y el margen izquierdo de la playa de Patos	5
Punta Sobreira	6
Punta Borneira	7
Punta Robaleira y Cabo Home	8
Ría de Pontevedra	
Cabo Udra	9
Punta Fajilda en Sanxenxo	10
Ría de Arousa	
Punta Agueira en la península de O Grove	11
Punta Centolleiro en Aguiño	12
Ría de Muros y Noia	
Castro de Baroña	13
Punta Insua en Lira	14
Desde Monte Louro hasta Caión	
Punta de Caldebarcos	15
Punta Carballino al sur de O Pindo	16
Roquedos entre Fisterra y Caión que no hayan sido cubierto por el fuel y de fácil acceso	17
Golfo Ártabro	
Punta Langosteira en Arteixo	18
Islas de San Pedro en A Coruña	19
Punta Herminia en A Coruña	20
Punta Bufadoiro en Mera	21
Punta Corbal (Lorbé) en el margen sur de la Ría de Ares-Betanzos	22
Islas Mirandas en Ría de Ares-Betanzos (acceso difícil)	23
Punta do Segaña en Ría de Ferrol (acceso difícil)	24
Cariño en Ría de Ferrol	25
Punta del Castro frente a Illas Gabeiras	26
Desde Cabo Prior hasta Estaca de Bares	
Roquedo del margen derecho de Valdoviño	27
Roquedo del margen externo del puerto de Cedeira	28
Punta do Castro margen externo del puerto de Cariño	29
Punta dos Prados margen externo del puerto de Espasante	30
Illa Coelleira en Estaca de Bares	31
Costa de Lugo	
Punta Padiñas en la Ría de Viveiro	32
Punta Roncadoira en Portocelo	33
Punta de Morás en San Ciprián	34
Entre Cabo Burela y Playa de Marosa (margen derecho)	35
Punta do Cabo en Foz	36
Roquedos en Rinlo	37
Faro de Ribadeo	38

⁵⁴ Propuesta de protección del litoral: "Arcas de Noe". Dra. Elsa Vázquez Otero y Dr. Jesús Souza Troncoso. Departamento de Ecología e Biología Animal, Universidade de Vigo.

El propósito de esta red es la protección de un conjunto de valiosas áreas afectadas por el impacto del vertido. La selección de estas zonas se ha realizado empleando tanto valores ecológicos como criterios técnicos de accesibilidad y cercanía de infraestructuras de lucha contra la contaminación. El objetivo perseguido con el establecimiento de esta red de áreas marinas protegidas es doble:

- Garantizar la reproducción de los organismos que han sobrevivido a la marea negra.
- Poder recolonizar las zonas dañadas por el fuel una vez que éstas hayan sido limpiadas.

Esta propuesta, elaborada por científicos, puede ser la base de partida para una red mucho más amplia que abarque la totalidad de la costa afectada.



GREENPEACE/ GILBERT



Soluciones encaminadas a prevenir nuevas catástrofes

La recuperación de los espacios costeros y marinos afectados por la marea negra provocada por el Prestige no será suficiente, si los Gobiernos y la Organización Marítima Internacional, responsable de la seguridad del tráfico marítimo mundial, no endurecen la normativa para impedir que las mareas negras sigan siendo tan rentables para los que las provocan.

Junto al refuerzo de la seguridad marítima, el Gobierno español debe hacer un esfuerzo para

disponer de las medidas y planes necesarios que le permitan luchar con eficacia contra una marea negra. Las carencias evidenciadas durante el accidente del Prestige así lo requieren.

La lucha la contaminación procedente de tierra debe ser otro objetivo fundamental. Junto a las grandes y vistosas mareas negras, las aguas costeras reciben a diario grandes cantidades de contaminación en forma de aguas residuales industriales y urbanas y vertidos de todo tipo, que deterioran implacablemente la calidad del medio marino.

○ Medidas para mejorar la seguridad en el tráfico marítimo

Tras la catástrofe del buque Erika en las costas francesas y la del Prestige en las costas gallegas, se produjo un reconocimiento internacional de la precariedad de la normativa vigente para asegurar la protección del medio ambiente, la vida marina y las personas que dependen del mar para vivir.

El reciente informe⁵⁵ presentado en el Parlamento Europeo sobre el refuerzo de la seguridad marítima tras el naufragio del petrolero Prestige, considera necesario elaborar planes de emergencia específicos en las zonas de intenso tráfico marítimo. Igualmente pide que se pongan en práctica programas de protección, prevención y control de las vías de transporte marítimo en las zonas más vulnerables y expuestas a los riesgos de accidente químico o petrolífero. El informe pide a la Comisión y al Consejo europeo que eleven a la Organización Marítima Internacional una propuesta coordinada de declaración de vías marítimas sensibles a lo largo de las costas de la Unión Europea en la que se contemple la necesidad de establecer un nivel "cero" de vertidos contaminantes, así como la prohibición del transporte de mercancías peligrosas.

La Unión Europea debe tomarse en serio su papel dentro de la Organización Marítima Internacional. En primer lugar, debe entrar cuanto antes a formar parte de esta organización en nombre de todos sus Estados miembros. Si la

○ **Junto al refuerzo de la seguridad marítima, el Gobierno español debe hacer un esfuerzo para disponer de las medidas y planes necesarios que le permitan luchar con eficacia contra una marea negra. Las carencias evidenciadas durante el accidente del Prestige así lo requieren**

Unión Europea no promueve las medidas que plantea en el seno de la OMI, el endurecimiento de las medidas en aguas comunitarias tan sólo servirá para desplazar la actual flota de buques basura hacia países del Sur.

Hasta el momento, las demandas efectuadas por la Unión Europea no han sido tenidas en cuenta por la Organización Marítima Internacional, que nada ha avanzado en los aspectos referentes a la seguridad marítima a pesar de haber transcurrido un año desde la catástrofe del Prestige.

⁵⁵ Comisión de Política Regional, Transportes y Turismo. *Informe sobre el refuerzo de la seguridad marítima tras el naufragio del petrolero Prestige (2003/2066 (INI))*. 15 de julio de 2003.

Uno de los primeros aspectos que debería modificar la OMI es el régimen de responsabilidad derivado de un accidente. El actual régimen de indemnizaciones se basa en la responsabilidad limitada del propietario de la nave, de acuerdo con el tonelaje del buque. En el caso del naufragio del petrolero Erika en las costas francesas hace tres años, la responsabilidad estaba limitada a 13,5 millones de euros, a pesar de que los daños acumulados por la marea negra ascendieron a cerca de 1.000 millones. Además, con el régimen actual, la responsabilidad queda limitada únicamente al propietario del buque, y gerentes, fletadores, armadores y dueños de la carga (que en el caso de las mareas negras suelen ser grandes multinacionales petroleras) quedan exentos de cualquier responsabilidad.

Tras los casos del Exxon Valdez (perteneciente a Exxon-Mobil) o el Erika (propiedad de la empresa Total Fina), en los que los países afectados exigieron que las compañías petroleras asumieran la responsabilidad de la marea negra causada, la respuesta dada por dichas empresas no redundó en un aumento de la seguridad, sino todo lo contrario. Las grandes compañías petroleras han ido disminuyendo paulatinamente sus medidas de seguridad para eludir sus responsabilidades. En la última década se han desecho de una gran parte de su flota de transporte de crudo y han optado por alquilar buques baratos a compañías intermediarias para transportar sus peligrosos productos. De esta forma, la responsabilidad en caso de accidente se diluye. No hay mejor ejemplo que el del Prestige, donde la empresa propietaria de la carga, la suiza Crown Resources, desapareció legalmente tras el accidente.

Greenpeace ha demandado un cambio en este régimen, de forma que la responsabilidad sea ilimitada a lo largo de toda la cadena de transporte, incluyendo a los dueños de la carga. De esta forma, no resultará rentable utilizar barcos basura para el transporte de mercancías. Sin embargo, transcurrido un año desde el accidente del petrolero Prestige, la Organización Marítima Internacional no ha dado ningún paso para cambiar el actual régimen de responsabilidad y continúa permitiendo que cientos de "rentables" bombas de relojería naveguen por los océanos y mares de todo el planeta.

Otro de los aspectos implicados con frecuencia en las mareas negras son las denominadas banderas de conveniencia. El buque Prestige estaba abanderado en Bahamas, uno de los Estados que otorgan estas banderas sin preocuparse por hacer cumplir la normativa internacional, incluida la referente a la seguridad en el transporte marítimo. Una gran parte de los accidentes de barcos tienen como denominador común una bandera de conveniencia. A pesar de ello, la Organización Marítima Internacional no ha introducido cambios en la normativa para impedir su uso o sancionar a aquellos países que incumplen impunemente la legislación.

Greenpeace ha demandado un cambio en este régimen de responsabilidad, de forma que ésta sea ilimitada a lo largo de toda la cadena de transporte, incluyendo a los dueños de la carga



Otro de los aspectos comunes en muchas mareas negras son los buques monocasco, que ofrecen mucha menos seguridad que aquellos equipados con doble casco. Su alquiler para el transporte de mercancías de todo tipo está muy extendido, ya que resulta más barato. La realidad indica que son más propensos a sufrir accidentes. La Organización Marítima Internacional no ha hecho nada para impedir que estos buques transporten mercancías peligrosas por todo el planeta.

Sin embargo, sí lo ha hecho la Unión Europea, quién ha modificado la normativa prohibiendo la entrada de buques monocasco en los puertos europeos desde el 20 de octubre. Esta medida, a pesar de ser importante, resulta insuficiente, ya que no impedirá que un buque como el Prestige navegue por las aguas comunitarias - sólo está prohibido el atraque en sus puertos - y tampoco será útil para combatir una marea negra como la provocada en Alaska por el Exxon Valdez, un petrolero de doble casco.

La Unión Europea debe impedir que la política en materia de seguridad sea marcada por las compañías petroleras. Las normas decretadas por la UE quedan reducidas a compromisos y a un endurecimiento selectivo de las normas, ajustadas claramente a unos intereses comerciales que no sitúan la protección del medio marino y costero a su misma altura.

La Comunidad Internacional cumple el requisito de que "quien contamina paga", pero omite decir que la cantidad pagada es ridícula, y que el resto de costes son asumidos por los ciudadanos. En este contexto, resulta evidente que el interés por invertir para mejorar la seguridad de las naves es mínimo.

LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL NO HA HECHO SUS DEBERES/

Es necesario que de forma urgente se pongan en marcha medidas a nivel internacional encaminadas a incrementar la calidad del tráfico marítimo. La Organización Marítima Internacional, organismo internacional responsable de velar por la seguridad del tráfico marítimo y de la preservación de la contaminación marina procedente de barcos, debe asumir dicho cometido.

Las medidas deben incluir:

- **Un régimen de responsabilidad que incentive la utilización de barcos que cumplan todos los requisitos de seguridad y con tripulaciones que gocen de la formación adecuada. Igualmente debe hacer cumplir el principio de "quien contamina paga". Así, los charter o barcos alquilados para transportar mercancía no estarán excluidos de responsabilidad, como ocurre en la actualidad.**
- **La retirada progresiva de los buques monocasco en todo el mundo.**
- **El establecimiento de áreas marinas protegidas en las áreas costeras más sensibles.**
- **Un régimen más robusto y transparente de inspección y mantenimiento de los buques, que obligue a que los datos de las investigaciones llevadas a cabo por las sociedades de clasificación sean públicos.**
- **Acabar con los vacíos legales que existen en la realidad, como el uso de banderas de conveniencia, que permiten a los armadores eludir sus responsabilidades abanderando sus barcos en países donde los estándares legales son muy inferiores.**

○ Medidas de seguridad contra la contaminación y frente a catástrofes

A pesar de haber sufrido sucesivos episodios de grave contaminación en nuestras costas causados por accidentes de buques, España sigue sin contar con los medios y la planificación para paliar los efectos de una catástrofe de estas características. Pese a las opiniones dadas desde el Gobierno en sentido contrario, la prevención es fundamental. No podemos seguir pensando que las mareas negras son inevitables, tal y como hemos podido oír en boca de más de un responsable, y que poco se puede hacer más que confiar en que los vientos alejen la carga vertida.

La ignorancia de los procesos naturales que acontecen en las diferentes zonas del planeta, conduce a considerar a la Naturaleza como caprichosa, cuando la realidad nos demuestra que su conocimiento, cada vez más exhaustivo, permite explicar perfectamente la evolución de los procesos y en cierta medida, la predicción de los acontecimientos naturales.⁵⁶

El Ministerio de Fomento es responsable de la aplicación y puesta en marcha del Plan de Contingencias para luchar contra la contaminación marina, exigido tanto por la Ley de Puertos y de la Marina Mercante como por el Convenio MARPOL para el control de los buques y sus vertidos. A pesar del mandato legal para la creación e implantación de estos planes de contingencias que permitan luchar contra la contaminación marina accidental en todos los espacios marítimos correspondientes

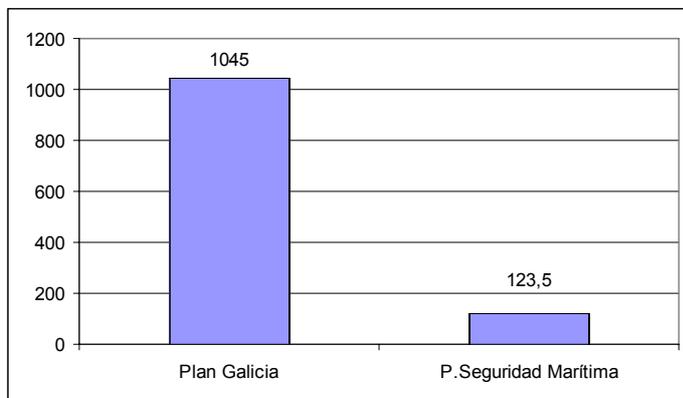
a las Comunidades Autónomas litorales, ni uno sólo de ellos está operativo en la actualidad en España. Hasta el año 2001, ni siquiera estaba desarrollada la normativa básica para su desarrollo⁵⁷.

La Xunta de Galicia tenía previsto aprobar a principios de septiembre un Decreto con el Plan Básico de Contingencias por Contaminación Marina, para garantizar la coordinación entre organismos con competencias en episodios de contaminación y realizar una previsión de los recursos y servicios necesarios en caso de una nueva marea negra. Sin embargo, todavía no ha salido adelante.

España carece de remolcadores y barreras anti-contaminación para hacer frente a una marea negra. A pesar de ello, el Ministerio de Fomento ha destinado miles de millones de euros al Plan de Infraestructuras, muchos de ellos concedidos por la Unión Europea, para seguir financiando la transformación del medio natural con la construcción de puertos, aeropuertos, autovías y autopistas.

En octubre de 2003, el Ministerio de Fomento anunció que destinaría 123,5 millones de euros durante el año 2004 a un programa de seguridad del tráfico marítimo y vigilancia costera en Galicia⁵⁸. La cifra contrasta considerablemente con los 1.045 millones de euros que se invertirán en infraestructuras en esta región dentro del llamado Plan Galicia⁵⁹.

Inversión de Gobierno español para 2004 (millones de euros)/



Fuente: Presupuestos Generales Estado 2004

⁵⁶ *El Impacto del Prestige. Análisis y Evaluación de los daños causados por el accidente del Prestige y dispositivos para la regeneración medioambiental y recuperación económica de Galicia.* Instituto de Estudios Económicos de Galicia Pedro Barrié de la Maza.

⁵⁷ *El libro blanco del Prestige.* Fundación Alternativas. 2003

⁵⁸ Nota 299 del Ministerio de Fomento. La Seguridad Marítima en los PGE-2004. <http://www.xunta.es>

⁵⁹ "El Gobierno presupuesta más de mil millones para arrancar el Plan Galicia". *La Voz de Galicia.* 8/10/03.

protección a toda costa

En el informe sobre el Prestige elaborado por el Parlamento Europeo se pide a la Comisión que incluya en el programa de trabajo para el año 2004 del VI Programa marco de investigación y desarrollo tecnológico, el establecimiento de Planes de Intervención de Urgencia para todas las costas comunitarias. Estos planes permitirán hacer frente a todo tipo de riesgos y catástrofes, así como diseñar y construir nuevos buques tecnológicamente desarrollados para la recogida y limpieza de vertidos contaminantes en el mar y promocionar de nuevas tecnologías de recuperación medioambiental y tratamiento de residuos.

Sin embargo, la Administración española no puede quedarse de brazos cruzados esperando que la Unión Europea venga a solucionar los problemas que acontezcan en nuestras costas. El Gobierno español debe impulsar el desarrollo de las actuaciones comunitarias y, al mismo tiempo, actuar de inmediato para proteger las costas, ya que esa es su responsabilidad y sólo a él le compete.

Para ello es necesario el establecimiento de protocolos de actuación en las diferentes áreas marítimas españolas ante diversos supuestos de accidentes. Igualmente deben establecerse zonas de refugio o abrigo especialmente acondicionadas para recibir un buque accidentado, con el fin de limitar espacialmente los efectos del siniestro.

Uno de los proyectos que contempla el Plan Galicia es la construcción de un nuevo puerto exterior en A Coruña, que algunos responsables han tratado de justificar como "puerto de refugio", aunque resulte más que evidente que un puerto exterior es absolutamente incompatible como zona de abrigo y que un puerto refugio debe estar dedicado en exclusiva a esta tarea, siendo por tanto incompatible con la actividad propia de un puerto comercial.

Otra de las medidas necesarias es la redefinición de las competencias en materia de protección y conservación del medio marítimo-costero para garantizar una respuesta inmediata, coordinada y una gestión eficaz en la que predomine la salvaguarda del medio ambiente frente a intereses comerciales o corporativos.

Tanto los puertos como las compañías petrolíferas deben disponer obligatoriamente de medios anticontaminación suficientes para hacer frente a la contaminación provocada por las sustancias transportadas, cargadas o descargadas, en caso de accidente.

"PRINCESS EVA" versus "PRESTIGE"/

En enero de 2003, el "Princess Eva", cargado con 55.000 toneladas de crudo entraba en la bahía de Donegal, en Irlanda, con grietas en su cubierta debido a un violento temporal. Irlanda tomó la decisión de confinar el barco dentro de la bahía, asumiendo el riesgo de que se produjese un vertido de crudo. Una vez en la bahía, el Marine Safety Directorate, junto con el Irish Coast Guard y el Marine Survey Office exigieron al armador que la carga fuera trasvasada a otro barco y que el "Princess Eva" fuera reparado provisionalmente en Irlanda. El barco abandonó Irlanda unos meses después, con las grietas de su casco soldadas y sus tanques vacíos.

En noviembre de 2002, el "Prestige", cargado con 77.000 toneladas de fuel oil pesado lanzaba un SOS a 28 millas de Finisterre, en España. Una grieta en el costado de estribor hacía que perdiera parte de su carga.

España tomó la decisión de enviar el "Prestige" lejos de sus costas, mar a dentro, cuando el barco ya perdía petróleo y estaba seriamente dañado por la mar. Ocurrió lo inevitable: el barco se partió en dos y se hundió. Del resto de la historia seguiremos hablando muchos años.

Igualmente el Estado debe invertir en medios anticontaminación:

- Buques anticontaminación con capacidad para absorber y almacenar sustancias contaminantes que estén ubicados permanentemente en los puntos de mayor tráfico marítimo: Cantábrico, Galicia, Andalucía, Mediterráneo y Canarias.
- Barreras anticontaminación para hacer frente en las peores condiciones posibles de mar y viento a episodios graves de contaminación, distribuidas también por las distintas zonas marítimas, con los medios precisos para su instalación.

La ampliación en curso de los puertos de interés general, sobre los 43 puertos ya existentes, disputándose entre ellos la captación de nuevos tráficos marítimos para poder subsistir, no hace sino aumentar los riesgos en perjuicio de nuestras amenazadas costas.

○ Eliminación de amenazas en la franja costera

La catástrofe del Prestige ha agravado la mala situación del medio ambiente marino y costero de la franja litoral afectada. Sin embargo, no es la única causa de su deterioro. La destrucción de los hábitats, la contaminación y los efectos derivados del cambio climático son los resultados más evidentes de una serie de actividades identificadas desde hace tiempo: sobrepesca, prospecciones petrolíferas y de gas, transporte marítimo, acumulación y transporte de sustancias peligrosas, vertido de residuos, exceso de infraestructuras portuarias y extracciones de arena y grava.

No existe una política a nivel nacional que persiga la conservación de la integridad de la franja costera. Hasta el momento, el Gobierno español fomenta la falsa idea de un progreso basado en actuaciones artificiales que transforman la naturaleza y agotan los recursos naturales. Esta peligrosa política se traduce en un deterioro cada vez más acusado de una franja costera asfixiada por los vertidos procedentes de tierra, salpicada por puertos industriales, comerciales o deportivos cada pocos kilómetros y con crecientes problemas de erosión costera.

La falta de conocimiento de los ecosistemas marinos y costeros, así como de los beneficios que reporta su conservación en buen estado se manifiesta en inconcebibles decisiones arbitrarias y poco meditadas sobre la ubicación de

industrias, rellenos, puertos exteriores, etc. que alteran la hidrodinámica marina, destruyen las comunidades animales y vegetales y vierten todo tipo de residuos al mar, abocando a algunas áreas costeras a convertirse en auténticas cloacas.

Permisos de investigación de hidrocarburos frente a Asturias/

El pasado 24 de octubre, el Consejo de Ministros aprobaba un Real Decreto por el que se otorgaban cinco permisos de investigación a la empresa Repsol Investigaciones Petrolíferas, S.A. para buscar hidrocarburos en exclusiva durante un periodo de seis años en una superficie de 478.863 ha. frente a las costas asturianas, una superficie equivalente a toda Cantabria.

La realización de perforaciones o la instalación de plataformas petrolíferas no contribuirá a mejorar la costa afectada.

Resulta sorprendente que el Gobierno permita la realización de una peligrosa actividad en un litoral dañado para el que no ha presentado un plan de recuperación. En lugar de eliminar las amenazas presentes, añade más incertidumbre al futuro de la costa cantábrica.

○ Control de la contaminación procedente de tierra

Los vertidos procedentes de buques - accidentales o no- no son la única fuente de contaminación del medio marítimo-costero. Ésta representa el 25% de la contaminación que reciben las costas y mares. El resto procede de tierra.

Francia mantiene una red de monitorización del medio marino desde 1994. Dicha red sirvió para evaluar la afección de la marea negra ocasionada por el accidente del buque Erika en la Bretaña francesa. Los análisis de contaminantes realizados a lo largo de la red mostraban claramente que en las zonas costeras situadas en áreas urbanizadas e industriales y con un importante tráfico marítimo, los niveles de contaminantes, y concretamente de hidrocarburos aro-

máticos policíclicos (HAPs), eran muy elevados ya antes de la marea negra⁶⁰.

Aunque las costas españolas carecen de una red de investigación y monitorización de este tipo, sin duda la situación es muy parecida a la de la costa francesa. España no parece estar preocupada por la contaminación que se vierte al mar, ya que incumple la Directiva europea 91/271/CEE sobre el tratamiento de aguas residuales urbanas⁶¹.

En lugar de depurar las aguas residuales urbanas o industriales, algunas administraciones se contentan con esconderlas. Para ello construyen kilométricas tuberías que se adentran en el mar,

⁶⁰ Freire J, L Fernández, E González-Gurriarán & R Muiño (2003). *Impacto ambiental da marea negra do Prestige: efectos sobre os ecosistemas mariños e os recursos pesqueiros. Papel da comunidade científica na resposta á crise. En, ¿Qué foi do Prestige?, Balance ecolóxico e social sobre as causas e efectos do afundimento do Prestige.* J. Cabrera & A García-Allut (eds.). Ed. Sotelo Blanco (en prensa).

⁶¹ Directiva del Consejo 91/271/CEE sobre el tratamiento de las aguas residuales urbanas. DOCE N° L 135 de, 30/05/91

por donde se vierten incesantemente cientos de miles de litros, con la vana esperanza de

que se diluyan en el mar. Todas las Comunidades Autónomas autorizan vertidos en sus costas. En Euskadi, el Departamento de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente tiene contabilizados y legalizados 77 puntos de vertido de muy diversa índole a lo largo de su costa. Empresas de todo tipo, papeleras, centrales térmicas, acerías, fábricas de aluminio... contaminan cada día la costa afectada por la marea negra del Prestige, a lo que hay que sumar la contaminación procedente de los puertos repartidos por la costa.

La Directiva europea 91/271/CEE sobre aguas residuales establece una serie de áreas donde la contaminación es más perjudicial, a las que denomina "zonas sensibles". Son zonas sensibles los estuarios, bahías y otras aguas marítimas que tengan un intercambio escaso de agua o que reciban gran cantidad de nutrientes.⁶² Esta normativa exige una mayor rigurosidad respecto a los vertidos urbanos que vayan a parar a estas zonas, que previamente hayan sido designadas por cada uno de los Estados miembros.

El control de la contaminación procedente tanto de tierra como de los puertos repartidos a lo largo de la costa debe ser una realidad cuanto antes que conduzca a la eliminación completa de vertidos al mar.

⁶² Vid. Los criterios que aparecen en el anexo II de la Directiva 91/291/CEE para designar las zonas sensibles y menos sensibles.

Medidas adoptadas por la Unión Europea

A raíz del accidente sufrido por el petrolero Erika en la costa de la Bretaña francesa en el año 2.000, la Unión Europea aprobó dos paquetes de medidas (Erika I y Erika II) para luchar contra la contaminación provocada por el transporte marítimo.

El paquete de medidas ERIKA I, aprobado en el año 2000, propone principalmente:

- Imponer normas estrictas a las sociedades de clasificación para que extremen sus criterios de calidad y afronten una responsabilidad ilimitada en caso de que se pruebe una responsabilidad en la tragedia.
- Centrar la inspección en los barcos que representan mayores riesgos.

Posteriormente se aprobó el paquete de medidas ERIKA II, que proponía:

- Imponer un seguimiento exhaustivo del tráfico marítimo obligando a los barcos a contener una caja negra y un historial detallado.
- Establecer la Agencia de Seguridad Marítima Europea, que debería ser operativa en agosto de 2003.

Cuando se produjo el hundimiento del buque Prestige, ninguno de los dos paquetes de medidas había entrado en vigor.

Desde el naufragio del petrolero monocasco, la Unión Europea ha dado los siguientes pasos:

- Comunicación sobre el refuerzo de la Seguridad Marítima.⁶³ En diciembre de 2002, la Comisión de las Comunidades Europeas emitió al Parlamento Europeo y al Consejo dicha Comunicación en la que se pretende que estos órganos examinen, apoyen y aprueben las medidas en ella establecidas y que se apliquen anticipadamente los paquetes de medidas ERIKA I y ERIKA II. Esta Comunicación publica una serie de listas, una de las cuales se denomina lista negra de buques, donde queda recogido el nombre y tipo del buque, el pabellón que ostenta, el número de veces que ha sido inmovilizado en un determinado periodo de tiempo y la consideración de ese pabellón como de muy alto riesgo, alto riesgo o riesgo medio.
- Propuesta de Reglamento que prohíbe el transporte de combustibles pesados en buques monocasco⁶⁴, presentada en diciembre de 2002.
- Proyecto de Directiva con la que se trata de perseguir la contaminación causada por buques y proteger el medio ambiente a través del Derecho Penal.⁶⁵ Dicha directiva establece que todos los vertidos ilegales constituyen una infracción penal de la que será responsable tanto el autor de los mismos y culpable de ellos, como quien haya contribuido al vertido directa o indirectamente o por negligencia. De esta forma se podrá responsabilizar penalmente a todos aquellos sujetos de la navegación marítima que pro-

duzcan un vertido que dañe al medio ambiente. Con esta Directiva la responsabilidad se imputa al armador del buque, al capitán, a las sociedades de clasificación y certificación, a las autoridades de la administración y funcionarios que estén implicados en el vertido.

- Comunicación sobre las medidas que han de adoptarse para paliar las consecuencias de la catástrofe del Prestige. Presentada en el Parlamento Europeo y adoptada por la Comisión de las Comunidades Europeas el cinco de marzo de 2003. Esta Comunicación analiza aspectos relativos a la prevención y a la indemnización y reparación de daños. En el ámbito de la prevención, en el área de protección civil se reconoce que los mecanismos de cooperación existentes han permitido de forma rápida y coordinada prestar asistencia a las autoridades españolas, así como asesoramiento científico y técnico para paliar las primeras consecuencias de la catástrofe. En cuanto al aspecto de la seguridad marítima, de un lado, se ha propuesto la aplicación anticipada de las medidas que ya fijaron el Parlamento Europeo y la Comisión y de otro, la Comisión ha hecho nuevas propuestas, entre las que destacan:

- Propuesta de Reglamento que prohíbe el transporte de fuelóleo pesado en buques monocasco y que propone un calendario para la retirada de este tipo de buques.

- Propuesta de Directiva sobre el reconocimiento de los certificados de aptitud de los marinos. Establecen así un sistema comunitario de reconocimiento de los títulos de aptitud de los marinos extracomunitarios que trabajan a bordo de buques con pabellón de los Estados de la Unión Europea. Este aspecto tiene una relevancia fundamental ya que la seguridad de la navegación depende en gran parte de la tripulación de cada barco. En muchas ocasiones estas personas no tienen los conocimientos o preparación necesaria y muchos accidentes son debidos a errores humanos.

Además de todas estas medidas, han surgido otras iniciativas en el plano internacional:

- Intervención directa ante países que ofrecen pabellones de conveniencia, algunos de los cuales tienen estrechos vínculos con la Unión Europea.

- Adhesión de la Comunidad Europea a la Organización Marítima Internacional para intentar la creación de normas internacionales más estrictas en materia de Seguridad Marítima.

- Presentación de una propuesta ante la Organización Marítima Internacional para incrementar el umbral a partir del cual el armador pierde el derecho a limitar su responsabilidad desde los actuales 185 millones de euros hasta alcanzar los 1.000 millones de euros.

⁶³ COM (2002) 681 final. *Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo sobre el refuerzo de la Seguridad Marítima tras el Naufragio del Prestige.*

⁶⁴ Bruselas 20 de Diciembre de 2002.

⁶⁵ Referencia 2003/0037

Medidas adoptadas por España a raíz de la Catastrofe del Prestige

La Administración española ha adoptado una serie de medidas reflejadas en diferentes normas:

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 Prestige⁶³.

Esta Comisión se crea por la necesidad de una actuación coordinada en torno a las medidas urgentes adoptadas por los diferentes departamentos competentes para paliar la situación generada por el accidente del buque Prestige.

Competencias de la Comisión

■ Consultar a expertos en la materia para evaluar los perjuicios producidos y adoptar medidas para paliarlos;

■ Coordinar las actuaciones necesarias para paliar los daños por el accidente del buque Prestige adoptadas por las Administraciones Públicas competentes y evaluar su aplicación;

■ Cooperar con las instituciones de la Unión Europea así como con la Comunidad Autónoma de Galicia y las Entidades Locales comprendidas en el ámbito territorial de esa Comunidad. Todo ello sin perjuicio de las competencias de los demás Organismos de la Administración General del Estado y de las demás Administraciones Públicas.

El Real Decreto Ley 7/2002, de 22 de noviembre, sobre medidas reparadoras en relación con el accidente del buque Prestige⁶⁴. Dicha norma se basa en el principio constitucional de solidaridad colectiva para adoptar una serie de medidas a fin de reparar los efectos de la catástrofe consistentes en la reducción de cargas fiscales, bonificaciones en los pagos de las cuotas de la Seguridad Social, ayudas a pescadores y mariscadores afectados, apertura de líneas preferenciales de crédito, etc. Pero todo ello, previa advertencia de que no supone un reconocimiento de responsabilidad del Estado por los daños.

Como complemento de esta norma se han publicado a fecha 3 de diciembre de 2002 una Orden del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, Orden TAS/3043/2002, por la que se dictan normas para la aplicación de lo dispuesto en el artículo 5 del Real Decreto Ley 7/2002, de 22 de noviembre sobre medidas reparadoras en relación con el accidente del buque Prestige, en lo que se refiere a bonificaciones en el pago de cuotas a la Seguridad Social⁶⁵.

Otra Orden del Ministerio de la Presidencia, Orden PRE/3044/2002, de 3 de diciembre, determina los términos municipales y núcleos de población en donde resultan de aplicación las medidas previstas en el Real Decreto Ley 7/2002, de 22 de noviembre⁶⁶.

La Orden PRE/3108/2002, de 9 de diciembre⁶⁷ del mismo año amplía los términos y núcleos de población en donde resultan de aplicación las medidas previstas en el Real Decreto Ley 7/2002.

El Congreso de los Diputados ha dictado Resolución de 19 de diciembre de 2002 que modifica el Real Decreto Ley 7/2002⁶⁸.

Posteriormente otra Orden del Ministerio de Trabajo, Orden TAS/61/2003, de 17 de enero, modifica el Real Decreto Ley 7/2002 y la Orden TAS/3043/2002⁶⁹.

En fecha 22 de enero de 2003 una Orden del Ministerio de Hacienda, Orden HAC/72/2003, desarrolla los artículos 3 y 4 del Real Decreto Ley 7/2002⁷⁰.

Por último, el Real Decreto Ley 8/2002, de 13 de diciembre de 2002, amplía las medidas reparadoras en relación con el accidente del buque Prestige a las Comunidades Autónomas de Asturias, Cantabria y País Vasco, y modifica el Real Decreto Ley 7/2002⁷¹.

Se ha dictado también un Real Decreto Ley 9/2002, de 13 de diciembre, por el que se adoptan medidas para buques tanque que transporten mercancías peligrosas o contaminantes⁷².

⁶³ BOE Nº 281 de 23/11/02.

⁶⁴ BOE Nº 281 de 23/11/02

⁶⁵ BOE Nº 290 de 04/12/02

⁶⁶ BOE Nº 290 de 04/12/02

⁶⁷ BOE Nº 296 de 11/12/02

⁶⁸ BOE Nº 310 de 27/12/02

⁶⁹ BOE Nº 21 de 24/01/03

⁷⁰ BOE Nº 22 de 25/01/03

⁷¹ BOE Nº 299 de 14/12/02

⁷² BOE Nº 299 de 14/12/02

Otras normativas relacionadas con el accidente del buque Prestige

NORMATIVA NACIONAL

Orden APA/3011/2002, de 29 de noviembre, por la que se limita la actividad pesquera para determinadas modalidades en ciertas zonas del caladero nacional del Cantábrico y Noroeste.

Orden FOM/3056/2002, de 29 de noviembre, por la que se establece el procedimiento integrado de escala de buques en los puertos de interés general.⁷³

Orden APA/3094/2002, de 5 de Diciembre, por la que se modifica la Orden APA/3011/2002 de 29 de Noviembre, por la que se limita la actividad pesquera para determinadas modalidades en ciertas zonas del caladero nacional del Cantábrico y Noroeste.

Resolución de 11 de diciembre de 2002, de la Secretaría General Técnica, por la que se da publicidad al Convenio de colaboración entre la Consejería de Pesca y Asuntos Marítimos de la Junta de Galicia y el Instituto Social de la Marina para la gestión de las ayudas complementarias reguladas en el Real Decreto-ley 7/2002, de 22 de noviembre, sobre medidas reparadoras en relación con el accidente del buque Prestige.⁷⁴

Orden APA/3161/2002, de 13 de diciembre, por la que se modifica la Orden APA/3011/2002, de 29 de Noviembre, por la que se limita la actividad pesquera para determinadas modalidades en ciertas zonas del caladero nacional del Cantábrico y Noroeste.

Resolución de 19 de diciembre de 2002, del Congreso de los Diputados, por la que se ordena la publicación del Acuerdo de convalidación del Real Decreto Ley 8/2002, de 13 de diciembre, por el que se amplían las medidas reparadoras en relación con el accidente del buque Prestige, a las Comunidades Autónomas del Principado de Asturias, Cantabria y País Vasco, y se modifica el Real Decreto Ley 7/2002.

Resolución de 19 de diciembre de 2002, del Congreso de los Diputados, por la que se ordena la publicación del Acuerdo de convalidación del Real Decreto-Ley 9/2002, de 13 de diciembre, por el que se adoptan medidas para buques tanque que transporten mercancías peligrosas o contaminantes.⁷⁵

Orden APU/3289/2002, de 23 de diciembre, por la que se establece la concesión de subvenciones destinadas a paliar los daños en infraestructuras públicas ocasionados por el accidente del buque Prestige.

Real Decreto 1423/2002, de 27 de diciembre, por el que se modifica el Real Decreto 1247/1999, de 16 de julio, sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje que realicen travesías entre puertos españoles.

Ley 53/2002, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.

Real Decreto 1/2003, de 3 de enero, por el que se crea el Comisionado para las actuaciones derivadas de la catástrofe del buque Prestige.

Real Decreto 4/2003, de 3 de enero, por el que se modifica el 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.

Resolución de 9 de enero de 2003, de la Secretaría General Técnica, por la que se da publicidad al Convenio de colaboración entre la Consejería de Medio Rural y Pesca de la Comunidad Autónoma del Principado de Asturias y el Instituto Social de la Marina para la gestión de las ayudas complementarias reguladas en el Real Decreto-ley 8/2002, de 13 de diciembre, por el que se amplían las medidas reparadoras en relación con el accidente del buque Prestige a las Comunidades Autónomas del Principado de Asturias, Cantabria y País Vasco, y se modifica el Real Decreto-ley 7/2002.

Resolución de 13 de enero de 2003, de la Secretaría General Técnica, por la que se da publicidad al Convenio de colaboración entre la Consejería de Ganadería, Agricultura y Pesca de la Comunidad Autónoma de Cantabria y el Instituto Social de la Marina, para la gestión de las ayudas complementarias reguladas en el Real Decreto-ley 8/2002, de 13 de diciembre, por el que se amplían las medidas reparadoras en relación con el accidente del buque Prestige a las Comunidades Autónomas del Principado de Asturias, Cantabria y País Vasco, y se modifica el Real Decreto-ley 7/2002.

⁷³ BOE Nº 291 de 05/12/02.

⁷⁴ BOE Nº 305 de 21/12/02.

⁷⁵ BOE Nº 310 de 27/12/02.

Resolución de 14 de enero de 2003, de la Dirección General de Estructuras y Mercados Pesqueros, por la que se da publicidad al Protocolo para la articulación de las actuaciones y medidas a llevar a cabo por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y la Comunidad Autónoma de Cantabria para paliar los daños ocasionados por el accidente del buque Prestige.

Orden TAS/61/2003, de 17 de enero, por la que se dictan normas para la aplicación de lo dispuesto en el artículo 5 del Real Decreto-ley 8/2002, de 13 de diciembre, por el que se amplían las medidas reparadoras en relación con el accidente del buque Prestige a las Comunidades Autónomas del Principado de Asturias, Cantabria y País Vasco, y se modifica el Real Decreto-ley 7/2002, de 22 de noviembre, así como por la que se modifica la Orden TAS/3043/2002, de 3 de diciembre, por la que se dictan normas para la aplicación de este último Real Decreto-ley .

Orden HAC/72/2003, de 22 de enero, por la que se desarrollan los artículos 3 y 4 del Real Decreto-ley 7/2002, de 22 de noviembre, sobre medidas reparadoras en relación con el accidente del buque Prestige.

Real Decreto 101/2003, de 24 de enero, por el que se crean los Comisionados de los Ministerios de Fomento y Medio Ambiente y el Coordinador del Ministerio de Defensa para las actuaciones de los respectivos Departamentos derivadas de la catástrofe del buque Prestige.

Real Decreto 102/2003, de 24 de enero, por el que se dictan disposiciones complementarias para el funcionamiento de la Comisión interministerial para el seguimiento de los daños ocasionados por el buque Prestige.

Orden PRE/88/2003, de 27 de enero, por la que, a los efectos de los Reales Decretos-leyes 7/2002, de 22 de noviembre, y 8/2002, de 13 de diciembre, se amplían los términos municipales y núcleos de población de la Comunidad Autónoma de Galicia y se determinan los correspondientes al Principado de Asturias y la Comunidad Autónoma de Cantabria.

Resolución de 14-1-2003, de la Dirección General de Estructuras y Mercados Pesqueros, por la que se da publicidad al protocolo para la articulación de las actuaciones y medidas a llevar a cabo por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y la Comunidad Autónoma de Cantabria para paliar los daños ocasionados por el accidente del buque Prestige.⁷⁶

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 actividades correspondientes a la Administración marítima.⁷⁷

Real Decreto 91/2003, de 24 de enero, por el que se aprueba el Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles.⁷⁸

Resolución de 4-2-2003, de la Secretaria General de Pesca Marítima, por la que se da publicidad al acuerdo marco entre la Administración General del Estado, la Comunidad Autónoma de Galicia y las Federaciones Provinciales de Cofradías de Pescadores de Galicia, para establecer las bases en relación con las líneas de ayudas y cooperación dirigidas a paliar los efectos del accidente del buque Prestige.⁷⁹

Orden HAC/407/2003, de 26 de febrero, por la que se desarrollan los artículos 3 y 4 del RD-Ley 7/2002, de 22 de noviembre, sobre medidas reparadoras en relación con el accidente del buque "Prestige", y el RD-Ley 8/2002, de 13 de diciembre, que modifica el anterior, en relación con la provincia de Lugo y las Comunidades Autónomas de Cantabria y del Principado de Asturias.⁸⁰

Orden APA/782/2003, de 4 de abril, por la que se modifica la Orden APA/3011/2002, de 29 de noviembre, por la que se limita la actividad pesquera para determinadas modalidades en ciertas zonas del Caladero Nacional del Cantábrico y Noroeste.⁸¹

Orden APA/1032/2003, de 28 de abril, por la que se modifica la Orden APA/3011/2002, de 29 de noviembre, por la que se limita la actividad pesquera para determinadas modalidades en ciertas zonas del caladero nacional del Cantábrico y Noroeste.

⁷⁶ BOE Nº 27 de 31/01/03.

⁷⁷ BOE Nº 30 de 04/02/03.

⁷⁸ BOE Nº 30 de 04/02/03.

⁷⁹ BOE Nº 48 de 25/02/03.

⁸⁰ BOE Nº 52 de 01/03/03.

⁸¹ BOE Nº 82 de 05/03/03.

Galicia

Orden de 18 de noviembre de 2002 por la que se establecen medidas transitorias y urgentes para hacer frente a las consecuencias del accidente del buque Prestige.

Orden de 3 de diciembre de 2002 por la que se modifica la Orden de 18 de noviembre por la que se establecen medidas transitorias y urgentes para hacer frente a las consecuencias del accidente del buque Prestige.⁸²

Resolución de 10 de diciembre de 2002 por la que se prohíbe la pesca en las zonas de desembocadura afectadas por los vertidos procedentes del buque Prestige.

Orden de 11 de diciembre de 2002 por la que se establecen medidas que complementan las ayudas establecidas en la Orden de 18 de noviembre de 2002 por la que se establecen medidas transitorias y urgentes para hacer frente a las consecuencias del accidente del buque Prestige.

Decreto 351/2002, de 13 de diciembre, por el que se declara la emergencia de las obras, servicios y suministros necesarios para hacer frente al derrame de hidrocarburos del buque Prestige y se dispone la urgente ocupación de los bienes y derechos para el depósito de dichos residuos.⁸³

Orden de 19 de diciembre de 2002 por la que se modifica la Orden de 11 de diciembre de 2002, por la que se establecen medidas que complementan las ayudas establecidas en la Orden de 18 de noviembre de 2002, por la que se establecen medidas transitorias y urgentes para hacer frente a las consecuencias del buque Prestige.

Orden de 20 de diciembre de 2002 por la que se establecen medidas para compensar determinados gastos producidos como consecuencia del accidente del buque Prestige.

Orden de 30 de diciembre de 2002 por la que se establecen indemnizaciones por el cese total de actividad de minoristas y vendedores ambulantes de pescado y mariscos que se suministren íntegramente en lonjas cerradas por decisiones administrativas debido a los vertidos del Prestige.

Orden de 15 de enero de 2003 por la que se modifica la de 30 de diciembre de 2002 por la que se establecen indemnizaciones por el cese total de la actividad de minoristas y vendedores ambulantes de pescado y mariscos que se suministren íntegramente en lonjas cerradas por decisiones administrativas debido a los vertidos del Prestige.⁸⁴

Resolución de 21 de enero de 2003 por la que se hace público el contenido del convenio de colaboración entre el Instituto Gallego de Promoción Económica y las entidades financieras adheridas para la habilitación de una línea de financiación específica para las Pymes gallegas productoras de mejillón con el fin de paliar las consecuencias económicas del naufragio del buque Prestige.⁸⁵

Orden de 30 de enero de 2003 por la que se establecen nuevas medidas transitorias para hacer frente a las consecuencias del accidente del buque Prestige.⁸⁶

Asturias

Resolución de 13 de diciembre de 2002, de la Consejería de Medio Rural y Pesca, por la que se establece la prohibición de la actividad pesquera en la modalidad de cerco.

Resolución de 13 de diciembre de 2002, de la Consejería de Medio Rural y Pesca, por la que se establecen medidas transitorias y urgentes para hacer frente a las consecuencias del accidente del buque Prestige.

Resolución de 9 de enero de 2003, de la Consejería de Medio Rural y Pesca, por la que se prorroga la Resolución de 13 de diciembre de 2002, por la que se establecen medidas transitorias y urgentes para hacer frente a las consecuencias del accidente del buque Prestige.

⁸² DOG Nº 235 de 05/12/02.

⁸³ DOG Nº 248 de 24/12/02.

⁸⁴ DOG Nº 10 de 16/01/03.

⁸⁵ DOG Nº 14 de 22/01/03.

⁸⁶ DOG Nº 21 de 31/01/03.

Resolución de 14 de enero de 2003, de la Consejería de Medio Rural y Pesca, por la que se establecen medidas para compensar a los sectores pesquero, marisquero y acuícola del Principado de Asturias afectados por los vertidos de fuelóleo del petrolero Prestige.⁸⁷

Resolución de 21 de enero de 2003, de la Consejería de la Presidencia, por la que se ordena la publicación del protocolo suscrito entre el Principado de Asturias, a través de la Presidencia del Principado y el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, para la articulación de las actuaciones y medidas a llevar a cabo para paliar los daños ocasionados por el accidente del buque Prestige.⁸⁸

Resolución de 21 de enero de 2003, de la Consejería de la Presidencia, por la que se ordena la publicación del convenio de colaboración suscrito entre el Principado de Asturias, a través de la Consejería de Medio Rural y Pesca y el Instituto Social de la Marina para la gestión de las ayudas complementarias reguladas en el Real Decreto Ley 8/2002, de 13 de diciembre, por el que se amplían las medidas reparadoras en relación con el accidente del buque Prestige a las Comunidades Autónomas del Principado de Asturias, Cantabria y País Vasco, y se modifica el Real Decreto Ley 7/2002, de 22 noviembre.⁸⁹

Cantabria

Orden de 11 de diciembre de 2002, por la que se establece una veda para determinadas modalidades pesqueras en zonas de la costa de la Comunidad Autónoma de Cantabria.

Orden de 12 de diciembre de 2002, por la que se limita la actividad pesquera y recolectora para determinadas especies y modalidades en ciertas zonas de la costa de la Comunidad Autónoma de Cantabria.

Orden de 13 de diciembre de 2002, por la que se limita la actividad pesquera para determinadas modalidades en aguas interiores de la Comunidad Autónoma de Cantabria.

Ley de Cantabria 8/2002, de 18 de diciembre, de crédito extraordinario para financiar las medidas necesarias para paliar los efectos del vertido de fuel ocasionado por el accidente del buque Prestige.⁹⁰

Orden de 18 de diciembre de 2002, por la que se establecen ayudas al sector pesquero de Cantabria para hacer frente a las consecuencias del accidente del buque Prestige.

Orden de 2 de enero de 2003, por la que se establecen medidas complementarias a las establecidas en la Orden de 18 de diciembre de 2002, de la Consejería de Ganadería, Agricultura y Pesca por la que se establecen ayudas al sector pesquero de Cantabria, para hacer frente a las consecuencias del accidente del buque Prestige.

Euskadi

Orden de 9 de diciembre de 2002, del Consejero de Agricultura y Pesca, por la que se prohíbe preventivamente el ejercicio del marisqueo recreativo y del marisqueo profesional a pie en el litoral de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

Orden de 23 de enero de 2003, del Consejero de Agricultura y Pesca, por la que se regula la concesión de ayudas económicas destinadas a los mariscadores profesionales a pie afectados por el accidente del buque petrolero Prestige.⁹¹

⁸⁷ BOPA Nº 13 de 17/01/03.

⁸⁸ BOPA Nº 35 de 12/02/03.

⁸⁹ BOPA Nº 35 de 12/02/03.

⁹⁰ BOCT Nº 6 de 19/12/02.

⁹¹ BOPV Nº 22 de 03/03/03.

Acuerdos Mundiales en vigor sobre Áreas Marinas Protegidas

○ **International Ocean Governance. Lee A. Kimball. IUCN - The World Conservation Union 2001.**

- UNCLOS, Artículos 194.5 y 162.2.x. 1994
- International Whaling Convention 1946: Indian Ocean and Southern Ocean Sanctuaries. 1979/1994
- Convention on Biological Diversity (1992). 1993
- Convention on Wetlands of International Importance especially as Waterfowl Habitat (1971). IUCN 1975
- Convention Concerning the Protection of the World Cultural and Natural Heritage (1972). UNESCO 1975
- Action Plan for Biosphere Reserves (1984) and Seville Strategy and Statutory Framework for the World Network of Biosphere Reserves (1995). UNESCO

○ **Acuerdos Regionales**

- Mediterranean Sea, Protocol Concerning Specially Protected Areas and Biological Diversity (1995) and 1996 Annexes.
- Northeast Atlantic: Annex V on the Protection and Conservation of the Ecosystems and Biological Diversity of the NIF Maritime Area (1998).
- East Africa, Protocol Concerning Protected Areas and Wild Fauna and Flora (1985). 1996
- South East Pacific, Protocol: conservation and management of protected marine and coastal areas (1989) 1994
- Caribbean Sea, Protocol: specially protected areas and wildlife (1990).
- Antarctica, Annex II: Conservation of Antarctic Fauna and Flora, Antarctic Treaty Protocol (1991). 1998 Annex V: Area Protection and Management (1991).
- Draft Gulf/Kuwait Protocol on Biological Diversity and Establishment of Special Protected Areas

○ **Medidas sobre transporte marítimo bajo acuerdos globales: Rutas de tráfico marítimo y Áreas Marinas Protegidas.**

Seis zonas han sido designadas como Áreas Marítimas Especialmente Sensibles (PSSAs) por la Organización Marítima Internacional:

- Gran Barrera de Arrecife de Coral - Australia
- Archipiélago de Sabana-Camagüey - Cuba
- Isla de Malpelo - Colombia
- Cayos de Florida - Estados Unidos
- Reserva Nacional de Paracas - Perú
- Mar de Wadden - Dinamarca, Alemania y Holanda

○ **Designación de Áreas Espaciales bajo el Convenio MARPOL 73/782**

- Mar Báltico - Anexos I*, II*, V*, VI
- Mar Negro - Anexos I*, II, V
- Mar Mediterráneo - Anexos I*, V
- Área del Golfo (Árabe/Pérsico) - Anexos I, V
- Mar Rojo - Anexos I, V
- Golfo de Aden - Anexo I
- Área del Tratado Antártico - Anexos I*, II*, V*
- Mar del Norte - Anexo V*
- Wider Caribbean - Anexo V
- Noroeste de Europa - Anexo I* (Mar del Norte, Irlanda, Canal de la Mancha y áreas del noreste atlántico al oeste de Irlanda).

prestige

protección a toda costa

GREENPEACE

San Bernardo 107, 1º
28015 Madrid
Tfn.: 91 444 14 00
Fax: 91 447 15 98

Ortigosa 5, 2º 1
08003 Barcelona
Tfn.: 93 310 13 00
Fax.: 93 310 51 18

Carrer dels Blanquers, 1
Bajos La Calatrava
07001 Palma de Mallorca
Tfn.: 971 72 41 61
Fax.: 971 72 40 31

informacion@greenpeace.es
www.greenpeace.es

