

Revista Crítica Penal y Poder
2015, nº 9
Septiembre (pp.255-278)
Observatorio del Sistema Penal y los Derechos Humanos
Universidad de Barcelona



ENTENDIENDO LOS ORÍGENES DEL CRIMEN ESTATAL-CORPORATIVO. UN ANÁLISIS DE LOS DESASTRES DEL PRESTIGE Y MORECAMBE BAY

*UNDERSTANDING THE ORIGINS OF STATE-CORPORATE CRIME. AN ANALYSIS OF THE
PRESTIGE AND MORECAMBE BAY DISASTERS*

Ignasi Bernat Molina

Universitat de Girona

David Whyte

University of Liverpool

RESUMEN

El vertido de petróleo del Prestige y sus trágicas consecuencias son analizadas en este artículo en el contexto de una estructura general de producción de petróleo, transporte y patrón de impunidad que protege a los actores estatal y corporativo clave. El artículo desafía la asunción general de que el Estado y la corporación existen como instituciones independientes y autónomas, y por tanto, el error que supone entender los Estados y las corporaciones como representantes de los intereses opuestos entre lo público y lo privado. De este modo, ofrece una corrección a la asunción preponderante de que los crímenes corporativos emergen de los ‘momentos de ruptura’ o de la ruptura de las capacidades de los Estados para regular el poder corporativo. De hecho, argumenta que la formación de las condiciones del desastre son el resultado de un amplio régimen de permisividad para

un sistema de acumulación de capital, donde los Estados garantizan la reproducción del poder del capital en su forma corporativa.

Palabras clave: Crimen corporativo, Prestige, Desastre de Morecambe Bay, Regulación

ABSTRACT

The Prestige oil spill and its tragic consequences are analysed in this paper in the context of the general structure oil production, transportation and the pattern of impunity that protects key state and corporate players. The paper challenges the general assumption that the state and the corporation exist as autonomous and independent institutions, and thus, challenges the misunderstanding of states and corporations as representing opposing interests of the public versus the private. As such, it offers a correction to the prevalent assumption that corporate crimes arise from 'moments of rupture' or the rupture of states' capacities to regulate corporate power. Instead, it argues that the formation of the conditions of the disaster are the result of a wider regime of permission for a system of capital accumulation in which states guarantee the reproduction of the power of capital in its corporate form.

Keywords: Corporate crime, Prestige, Morecambe Bay Disaster, Regulation

1.- Introducción

Este artículo analiza la génesis y las consecuencias de un vertido de petróleo en la costa de Galicia, España, causado por el hundimiento del petrolero Prestige en 2002. Dicho desastre puede ser descrito, sin ambigüedad, como un crimen corporativo en la medida en que implicó serias rupturas de la legalidad que llevaron a un enorme daño humano y medioambiental. Aun así, el desastre del Prestige no es discutido en ningún texto criminológico del que tengamos conocimiento (a pesar de que es brevemente mencionado en Tombs & Whyte, 2007). Discutimos aquí la génesis de este crimen y la situamos en los sistemas de poder del Estado que son normalmente descritos como 'regulación'.

El vertido del Prestige contaminó miles de kilómetros de la línea de costa, y en términos de los perjuicios económicos y ecológicos que se derivaron de sus repercusiones, fue, ciertamente, el peor vertido de petróleo de la historia de España y quizás el peor de la historia de Europa. Este trabajo analiza tanto las causas complejas y los efectos del desastre como la respuesta del sistema legal. En concreto, argumenta que la ausencia de asunción de responsabilidades por parte de los actores estatal y corporativo en este caso, solo puede ser

entendido como parte de un régimen de permisividad de un sistema de acumulación de capital. Es en este régimen de permisividad donde encontramos la formación de las condiciones para el desastre y, la formación de una estructura de impunidad que subsiguientemente protegió a los responsables.

Como el presente artículo mostrará, el desastre no fue causado meramente por un fallo identificable de regulación, más bien el desastre del Prestige se produjo como resultado de un régimen de regulación concreto. De este modo, emplearemos el Prestige como caso de estudio para argüir que las condiciones complejas y contradictorias requieren un enfoque teórico que entienda el crimen estatal-corporativo no simplemente como un problema de ‘desregulación’ o de ‘ausencia de regulación’, sino más ampliamente como parte de un régimen de permisividad complejo.

La literatura del crimen estatal-corporativo con frecuencia apunta hacia los fallos deliberados, hacia los momentos en los que podemos identificar la colusión entre Estados y corporaciones. El argumento implícito es que las condiciones que llevaron hasta semejantes sucesos y procesos indican algún tipo de defecto en la relación constitucional entre las instituciones públicas (Estado) y las instituciones privadas (corporación). Esta tendencia en la literatura a focalizar sobre la relación constitucional público/privado nos dirige hacia un análisis del crimen estatal-corporativo en un modo determinado, nos impele a observar las condiciones empíricas inmediatamente aparentes donde las autoridades públicas han coludido en las obligaciones normales de su rol público (Whyte, 2014), pero este artículo argumenta que para comprender las condiciones formativas del crimen estatal-corporativo no es suficiente limitar nuestro análisis a las condiciones empíricas de ‘fallo’ o ‘colusión’ reguladora (Tombs, 2012: 175).

Este artículo se aproxima al crimen corporativo desde otro ángulo, el crimen corporativo no puede ser entendido únicamente focalizando en las relaciones entre dos conjuntos de *actores* institucionales. Limitando nuestro análisis a esas relaciones inmediatamente observables corremos el riesgo de velar el contenido social e histórico de aquellos crímenes. Nuestro acercamiento al crimen corporativo lo concibe como una suerte de destilación de un abanico de relaciones sociales, instituciones y prácticas que son *preexistentes*. Siguiendo a Christie (1977), los análisis de los crímenes corporativos deben ser capaces de interrogar la totalidad de la estructura en la cual las corporaciones actúan, tomando el suceso criminal y las circunstancias inmediatas y observables del suceso como punto de partida para la investigación. Es decir, el punto desde el cual lanzar una investigación más amplia sobre el contenido histórico y social *a priori* de la relación entre Estados y corporaciones en las democracias liberales.

Es dentro este régimen de permisividad amplio donde se produce otro, sin relación aparente, caso de crimen corporativo: la muerte de 23 mariscadores en Morecambe Bay,

Inglaterra, en 2004. Este suceso, como el desastre del Prestige, justificó únicamente la simple mención gestual en dos textos de criminología británicos (Walklate, 2013; Ruggiero, 2013). El artículo busca iluminar las complejas conexiones entre los dos casos para mostrar como a menudo, los casos de crimen corporativo, aparentemente autónomos y aislados, solo pueden ser entendidos en un paisaje que es conformado por los regímenes de permisividad *globales*.

2.- Más allá del ‘Momento de Ruptura’

Los y las criminólogas críticas que están interesadas en el poder del Estado, tienden a focalizar normalmente su atención sobre las funciones de las instituciones de justicia penal que asociamos con las capacidades *coercitivas* de los Estados. En otras palabras, el campo de la criminología se interesa por la función punitiva o controladora de la aplicación concreta de la ley. Y este enfoque restringido es reproducido en la literatura del crimen corporativo: los estudios se centran típicamente en el rol de los reguladores que socavan las posibilidades de una regulación efectiva. Aunque aquellas condiciones de control representan, como este artículo argumenta, la captura solo de parte de la función de los reguladores; la función *coercitiva* del Estado. Las y los académicos preocupados por la regulación del crimen corporativo están generalmente interesados en aquellas capacidades coercitivas del Estado que Gramsci (1996: 261) describió en su referencia al “Estado como policía”. La mayoría de estudios críticos de la regulación del crimen corporativo están interesados o bien, con la colusión activa de las agencias del Estado, con el fallo de las capacidades *coercitivas* del Estado, o con la debilidad estructural del “Estado como policía”.

En este sentido, la actividad policial (*policing*) es tal que no solo ‘mantiene’ el orden, sino que reproduce los límites de aquello que puede y debe ser gestionado policialmente (*policied*). Así, la policía tiene precisamente la misma función central que las agencias reguladoras: mantener y preservar el orden social, minimizando la disrupción. Los reguladores, como los agentes policiales, por lo tanto, fabrican y reproducen el orden social (Neoculous, 2003: 39).

Los y las criminólogas que estudian el crimen corporativo, tienden a centrarse en las intervenciones coercitivas – más concretamente, en la falta de coerción – por parte del Estado. En otras palabras, se inclinan sobre aquello que puede considerarse momentos de ruptura de la relación constitucional público/privado. Dicho de otro modo, los y las criminólogas están impelidas a mirar donde las autoridades públicas han coludido en los modos que han incumplido las restricciones normales de su rol ‘público’, o han fallado en proteger, al público, de las actividades dañinas del sector privado (corporativo). Así, tal y

como este artículo argüirá, con tal de comprender completamente las condiciones de formación del crimen estatal-corporativo, ya no es suficiente mirar a esos momentos de ruptura, nuestro acercamiento debe ir más allá de las situaciones directamente observables de ‘fallo’ y ‘colusión’ reguladora (Tombs, 2012: 175).

El primer caso tratado en este artículo – el desastre del Prestige - fue hasta cierto punto, un momento de ruptura en la relación reguladora entre la corporación y el Estado. Veremos como acabó, concretamente en relación al Estado español. De todos modos, fue un caso que demostró algo más: que patrones concretos del desastre fueron enmascarados y reproducidos no porqué el Estado fuera desobedecido, sino porqué el Estado fue *obedecido*.

Michael Mann (1984) distingue útilmente entre las capacidades despóticas e infraestructurales de los Estados, donde las primeras corresponden muy ampliamente al “Estado como policía” y las segundas al Estado “ético” y a la organización de la economía. Los poderes despóticos son aquellos poderes a los que las élites recurren esporádicamente, es decir, la negociación institucionalizada con los grupos de la sociedad civil. Por el otro lado, los poderes infraestructurales del Estado son aquellos que permiten al Estado penetrar y coordinar principalmente la sociedad civil. El poder del Estado aquí es conceptualizado no meramente como cruda dominación de la voluntad, sino que se entiende mejor como un proceso disciplinario complejo que actúa a través del cuerpo social – a través de disciplinas profesionales, discursos, etc. como una “condensación, cristalización” ... y... “sumatorio” de relaciones sociales (ibid.: 208).

Ésta es una caracterización del proceso de regulación corporativo que usaremos como punto de partida – un proceso en el cual las instituciones del Estado están atrapadas en algún lugar entre lo despótico y lo infraestructural, la coerción y la producción. Después de todo, los procesos de regulación están solo parcialmente interesados en el ‘control’ del crimen y de las ilegalidades. Las agencias reguladoras son típicamente instituciones que están atrapadas entre las funciones de aplicación efectiva de la ley y los imperativos para asegurar que las ruedas de la industria sigan girando. En la mayoría de contextos, fundamentalmente las agencias reguladoras son incapaces de resolver los conflictos y las crisis, pueden simplemente recombinarlas en modos que permitan a los gobiernos mantener cierto control, al menos temporalmente, sobre la minimización de los daños corporativos (Tombs, 2012; Tombs & Whyte, 2009). La regulación, por tanto, mantiene la tasa constante y la función de la maquinaria de la industria y el comercio, y como tal, su propósito es buscar un sistema estable e ininterrumpido de producción, distribución y consumo (Whyte, 2004). De este modo, el término regulación debe ser entendido *pace* la ‘escuela de regulación’, es decir, como un asunto del modo en que los órdenes sociales capitalistas son gobernados y normalizados (Aglietta, 2000). Como la historia de la regulación capitalista nos muestra, la regulación y su aplicación provee una base concreta para el avance de la tecnología o para la competición en igualdad de condiciones facilitando que la acumulación

de capital se desarrolle más sosteniblemente. Frecuentemente, incluso las agencias reguladoras más punitivas e invasoras hacen poco más que redistribuir marginalmente las cargas del coste y de la responsabilidad por los daños corporativos.

Si no vemos la regulación como parte del núcleo *catalítico* y *creativo* del poder del Estado y nos mantenemos centrados en lo negativo, las funciones de control de la regulación, entonces estaremos restringidos a un cuestionamiento sin fin de porqué la regulación gubernamental yerra tan a menudo. Lo que describimos aquí como ‘momentos de ruptura’ en la relación entre el regulador y el regulado, las estructuras de poder del Estado-corporativo, no emanan de unas concretas relaciones institucionales o medioambientales, más bien, emanan de una arquitectura de poder mucho más profunda en la que los Estados garantizan a las corporaciones varios privilegios y capacidades infraestructurales a través de la forma corporativa (Tombs & Whyte, 2015). Un entendimiento más amplio de las instituciones del Estado debe, por tanto, tomar en consideración los modos en los cuales el poder de los Estados mismos renueva las condiciones formativas del crimen corporativo – descritas aquí como ‘régimenes de permisividad’.

3.- Régimenes de Permisividad

¿Cómo, entonces, debemos pensar sobre la arquitectura profunda del poder corporativo para que nos lleve más allá de las condiciones observables directamente de los momentos de ruptura? Los Estados, tal y como ha argumentado la sección anterior, juegan roles creativos y posibilitadores para los régimenes de acumulación de capital; las corporaciones son las instituciones clave en la obtención de la acumulación de capital. Los gobiernos establecen el marco jurídico y administrativo para las corporaciones: las infraestructuras para el transporte y las comunicaciones, organizan las relaciones diplomáticas con los Estados que mejoran las oportunidades para importar, exportar e invertir, etc. Así, los Estados también ayudan a constituir el capital, las mercancías, los mercados de propiedad comercial y residencial (Bernat, 2014); ayudan a producir los diferentes tipos de ‘capital humano’; constituyen los mercados laborales; regulan las relaciones laborales; constituyen las empresas a través de las normas de inscripción; especifican las normas de responsabilidad, etc.

Al nivel de la economía global, encontramos procesos y prácticas similares que permiten la formación de capitales concretos para ser reproducidos. Por tanto, la *lex mercatoria* (las leyes que han evolucionado para cubrir el derecho mercantil y el arbitraje), los acuerdos de comercio globales (tales como los que se establecen en la OMC) y los acuerdos bilaterales de acceso a mercados (tales como el TTIP) constituyen ejemplos clave de cómo el poder

coercitivo e institucional se combina para definir las condiciones para la acumulación de capital.

La arquitectura de poder esbozada aquí, muestra como las líneas de separación entre el poder estatal y el poder corporativo no son siempre fácilmente delineables. El poder corporativo en ese sentido es totalmente dependiente de una serie de regímenes de permisividad, incluyendo: el permiso para comerciar como una entidad separada; el permiso para estructurar la propiedad en modos concretos de regímenes de inversión que permiten privilegios concretos; el permiso a las corporaciones para actuar como si fueran poseedoras de ‘derechos’; etc, etc (Whyte, 2014).

Aquellos privilegios y derechos están generalmente garantizados por los procesos de inscripción en un Estado nacional dado. En dicho proceso, las corporaciones están registradas por el Estado para propósitos comerciales y les concede una identidad legal. Esta identidad legal capacita a las corporaciones para existir como una entidad completamente separada de las identidades individuales de sus propietarios o accionistas. Es este proceso el que las capacita a asumir un estatuto como poseedoras de derechos específicos, de tener propiedad y de explotar privilegios concretos tales como la ‘responsabilidad limitada’ (Tombs & Whyte, 2015). Ésta es la clave que faculta a las corporaciones para actuar – comprar y vender en los mercados, emplear a gente o actuar como una entidad separada para propósitos legales.

El poder para emplear trabajadores, para comprar y vender bienes y servicios, para negociar en los mercados financieros, para transformar la plusvalía futura en capital en los mercados de capital son también posibles únicamente como resultado de un amplio complejo de regímenes de permisividad. Los regímenes de permisividad que gobiernan el objeto de este artículo – la distribución de petróleo por mar - son notablemente complejos y fragmentados.

El régimen para registrar el Estado de origen de un barco está separado del régimen de inscripción. Este proceso separado significa con mucha frecuencia que el barco será registrado en un Estado nacional distinto al del propietario del barco, una práctica conocida como ‘bandera de conveniencia’. Cada Estado nación tiene su propia estructura reguladora para la marina mercante. Al mismo tiempo, hay un tratado internacional que estructura y un número de organizaciones internacionales responsables de la regulación. Una organización de Naciones Unidas, la Organización Marítima Internacional es responsable del desarrollo y mantenimiento de la seguridad, la protección medioambiental y la seguridad de los asuntos relacionados con la navegación. Las prácticas de empleo están gobernadas por otro conjunto de regulaciones, principalmente, los estándares establecidos por otra organización de NU, la Organización Internacional del Trabajo.

Además, hay un régimen mayor de permisividad que apuntala toda la regulación detallada que gobierna la producción y distribución de petróleo: el permiso para continuar la extracción ininterrumpida de petróleo. La regulación de la *producción* de petróleo misma está definida por el principio de que la extracción de petróleo no debe ni puede estar limitada. Prueba de ello es el punto en el ciclo de producción en el que se imponen los controles más restrictivos: en el punto final o en el punto del consumo. Por lo tanto, los tratados del cambio climático o acuerdos internacionales que buscan mitigar el impacto del uso de los combustibles de hidrocarburos buscan limitar las *emisiones* de carbono. Si hay un sistema rudimentario de regulación dispuesto en acuerdos tales como el protocolo de Kyoto, es uno que busca regular el punto final del ciclo de producción, más que controlar el nivel de la extracción *per se*. En este sentido, hay un régimen claro de principio de permisividad en funcionamiento, en el cual el daño potencial de la producción de hidrocarburos está subordinado al proceso de producción mismo. Este es el amplio régimen de permisividad que encuadra aquí nuestra discusión: el que establece las coordenadas para la comprensión del principio en el cual se realiza la producción y distribución de petróleo.

Las estructuras reguladoras separadas se aplican a algunos materiales, concretamente los peligrosos, que son transportados por la industria marítima. Las regulaciones de la OMI sobre el transporte de petróleo cubren un abanico de asuntos que van desde las especificaciones técnicas aplicables al cargamento y estabilidad, la ubicación de los tanques de petróleo en los barcos, la estructura del casco (cargueros de casco único están siendo reemplazados como resultado de la regulación del casco doble de la OMI), y las reglas para la evaluación del riesgo y los informes sobre requisitos. Por lo tanto, hay algunos detalles sobre la regulación de la *distribución* del petróleo. Hay también algunas regulaciones que cada Estado nación impone que buscan minimizar el daño al medioambiente, a los trabajadores y al público en el momento de la extracción, en los lugares donde el petróleo es extraído del subsuelo en primer lugar, y hay regulaciones similares que tienen por objeto minimizar el daño al medioambiente, a los trabajadores y al público cuando los problemas surgen en el transporte de petróleo. Es en relación a las últimas condiciones – el medioambiente y las consecuencias sociales del vertido de petróleo – hacia las cuales ahora el artículo se va a encarar, antes de retornar al debate sobre cómo aquellas consecuencias deben ser analizadas en el contexto de un amplio régimen de permisividad en la discusión y las conclusiones.

4.- El Desastre del Prestige

En esta sección presentamos el estudio de caso del desastre del Prestige a la manera típica de los casos de estudio del crimen corporativo: desarrollamos un relato empírico que se centra en la relación entre el Estado y los actores públicos (gobiernos español y gallego) y

el actor privado en este caso (el operador del Prestige). El 13 de noviembre de 2002 a las 15:15, el petrolero Prestige, habiendo zarpado de Letonia en dirección a Gibraltar, envió un SOS después de que una ola hubiera agrietado el casco del carguero. Estaba a 50 km del Cabo de Finisterre. Una hora después, los 24 miembros de la tripulación habían sido evacuados. Solo el capitán, el jefe de máquinas y el primer oficial permanecían en el barco (Greenpeace, noviembre, 2002). El barco cargaba casi 80.000 toneladas de petróleo residual que empezaron a verterse al mar a las cinco de la tarde. El gobierno tomó la decisión precipitada de alejar el petrolero de la costa, a pesar de que varios actores pedían que fuera remolcado a puerto.

El 16 de noviembre 190 km de costa estaban inundados de una espesa marea negra. El Prestige seguía siendo remolcado, en ese momento, hacia el sur. El gobierno de Galicia prohibió inmediatamente la pesca y el marisqueo desde el Cabo de Finisterre hasta Punta Seixo Blanco.

El 17 de noviembre, el tercer tanque del barco se fracturó a 95 km de las Rías Baixas. Al día siguiente, mientras el Prestige seguía dirigiéndose al sur, el petróleo continuaba derramándose de sus tanques rotos. En ese momento se encontraba a 115 km del Cabo de Finisterre y a 133 km del Cabo Vilano. Como el gobierno español anunció que el barco estaba entrando en la zona económica exclusiva de Portugal, que respondió enviando una fragata a la zona para forzar al barco a virar de nuevo y evitar que entrase en aguas portuguesas. Fue este cambio de dirección el que provocó la ruptura final del petrolero.

La marea negra de petróleo estaba siendo limpiada en la costa. El ejército empezó a llegar a las zonas afectadas, pero sin el equipo de limpieza ni la protección necesarias para realizar el trabajo. La prohibición de pesca y de marisqueo que había sido restringida del cabo Finisterre hasta Oleiros, algo más de 60 km, sería luego extendida de nuevo hasta Prioriño. Miguel Arias Cañete, Ministro de Agricultura y Pesca comentó: “El vertido está controlado. No habrá ninguna consecuencia para los pueblos pesqueros de la zona ni para las especies marinas gracias a la rápida intervención de las autoridades”. El 19 de noviembre el gobierno anunció que había instalado 18 km de barreras anticontaminación, al día siguiente tuvo que admitir que solo había instalado la mitad. Mariano Rajoy, vicepresidente del gobierno afirmó: “las cosas se han hecho razonablemente bien. El barco se ha hundido a una distancia razonable y prudencial”.

El 19 de noviembre el gobierno declaró que el petróleo se iba a solidificar en el agua. Algunos científicos contradijeron esta afirmación, alegando que el petróleo era una mezcla de petróleo y diésel residual y que, por lo tanto, iba a necesitar temperaturas bajo cero para solidificarse.

A finales de noviembre, Le CEDRE (Centre de Documentation de Reserche et d'Expérimentations sur les Pollutions Accidentaelles des Eaux), el Centro de

Documentación, Investigación y Experimentación de la Contaminación Accidental del Agua hizo público el resultado de sus análisis sobre el petróleo del Prestige. La toxicidad era extremadamente elevada y algunos de sus componentes eran potencialmente cancerígenos. 20.000 toneladas de crudo se habían ya vertido del barco. A principios de diciembre, la marea negra llegó a las Rías Baixas, Islas Cíes, Asturias, Cantabria y Portugal. El ejército francés quitó a sus barcos de Galicia y se los llevó a proteger su costa. Hacia el 10 de diciembre, el 95% del Parque Nacional de las Islas Atlánticas había quedado afectado por la marea negra y el barco había vertido un total de 63.000 toneladas de crudo (Le CEDRE, mayo, 2004).

La crisis del Prestige se agravó como consecuencia de la negligencia y el mal hacer del gobierno español. El gobierno gallego y la Unión Europea en su rol como reguladores fueron también negligentes. Este hecho es difícil de ignorar. Con tal de desarrollar algunos de estos asuntos de negligencia, esta sección se organiza alrededor de dos aspectos de la crisis: primero, los problemas asociados con el remolcador y la desobediencia del capitán del Prestige en el momento de la tragedia, Apostolas Mangouras; segundo, la decisión de remolcar el petrolero hacia alta mar.

Primero, el gobierno español tenía contratado un remolcador para hacer las labores de salvamento. El remolcador no era propiedad del gobierno español, sino que estaba subcontratado. El problema vino cuando el capitán del Prestige (Mangouras) habló con el propietario del petrolero (Universe Maritime) y contrató a una empresa holandesa (Smit Tak) para rescatar el barco por el 30% del valor del barco y del cargamento. La empresa holandesa contrató al mismo remolcador que las autoridades españolas creían que operaba bajo su mando (Ría de Vigo). Las cinco horas siguientes al envío del mensaje de auxilio, el propietario del barco estuvo negociando con la compañía holandesa y el barco siguió a la deriva y perdiendo crudo. Este tiempo precioso y la omisión de las órdenes directas de las autoridades españolas fue lo que llevaron a Mangouras a acabar ante un tribunal por desobediencia.

Segundo, en la decisión de remolcar el barco hacia alta mar, podemos observar serios problemas con la gestión política de la crisis. Después de tener constancia del vertido de petróleo, el 14 de noviembre, el gobierno estableció la sala de control de la crisis en la Delegación del Gobierno en Galicia después de un breve encuentro en la Capitanía Marítima del puerto de A Coruña (Catalán Deus, 2003). José Luis López Sors, el Director General de la Marina Mercante, recién llegado de Madrid y Arsenio Fernández Mesa, el Delegado del Gobierno en Galicia, tomaron las decisiones clave de respuesta a la crisis. De acuerdo con el Plan Nacional de Contingencia, aprobado en febrero de 2001, había que seguir dos pasos. Primero, el PNC era claro a la hora de constituir un organismo rector para gestionar la crisis. Este organismo debía incluir a representantes de la Armada, la Cruz Roja del mar, el Servicio Aéreo de Rescate, el Servicio de Protección de la Naturaleza de la

Guardia Civil, el Servicio de Vigilancia Aduanera, el gobierno de Galicia y representantes de todos los países potencialmente afectados por el vertido. Este organismo nunca se constituyó. Segundo, el PNC decía que en caso de accidente había que seguir las recomendaciones de los simulacros. En octubre de 2001, justo un año antes se había realizado uno. Las recomendaciones del ejercicio eran que el capitán fuese consultado para conocer los daños a bordo y enviar personal cualificado (al menos, dos ingenieros) para evaluar la situación. En el simulacro con un petrolero la decisión fue enviar el barco a puerto. La decisión de mandar el petrolero a alta mar, entonces, parece contradecir el propio PNC del gobierno. Además, ningún personal cualificado fue enviado para evaluar la estructura y tomar una decisión informada. La única persona que fue enviada a bordo fue Serafín Díaz, un técnico con la explícita tarea de poner de nuevo el motor en funcionamiento, pero no era un ingeniero y, en consecuencia, no podía evaluar la condición estructural del carguero. Ángel del Real, Capitán Marítimo del puerto de A Coruña dio la orden al capitán de la compañía Smit Tak (Wytse Huismans) de alejar el barco 160 km de la costa, fue informado el 14 de noviembre de que sería escoltado por la Marina española. La decisión fue asumida por el Ministro de Fomento y, después por el Presidente del Gobierno José María Aznar. El armador y la compañía encargada del rescate se oponían a la decisión de alejar el petrolero de la costa. Sin embargo, fue mandado hacia el norte inicialmente, luego hacia el oeste, y más tarde al sur, aumentando la probabilidad de una ruptura del barco porque semejantes cambios de dirección elevaron enormemente el riesgo de que la tormenta impactara directamente sobre la parte del buque agrietada, haciendo más difícil la transferencia de la carga. Esta estrategia, por tanto, incrementó la probabilidad de daño medioambiental. Remolcar el buque hacia el mar fue, probablemente, motivado por la esperanza de evitar una crisis política en España. Más aún, parece que la decisión de cambiar la dirección del petrolero fue resultado de las presiones del gobierno francés (Catalán Deus, 2003).

Los días que siguieron al incidente del Prestige estuvieron marcados por una gestión caótica. Durante el primer fin de semana de la crisis, una combinación sin fin de errores graves puso en evidencia los fallos del gobierno. El Ministro de Fomento y para la Seguridad Marítima, Francisco Álvarez Cascos, y el Presidente de Galicia, estaban cazando. El Ministro de Medioambiente, Jaume Matas (actualmente en prisión por corrupción), pasó el fin de semana con la Ministra de Sanidad, Ana Pastor, y el Ministro del Interior y responsable de Protección Civil, Ángel Acebes, en un exclusivo resort en el Parque Nacional de Doñana a más de 1.000 km de distancia de la tragedia. El Presidente del Gobierno estaba en la República Dominicana en la cumbre Iberoamericana. El Vicepresidente Mariano Rajoy (actual presidente) se hizo, por tanto, cargo de la situación. Una falta de conocimiento experto parece obvio en todas las decisiones que tomaron las autoridades, prueba de ellos es que más de 400 científicos del Consejo Superior de

Investigaciones Científicas firmaron una carta pública denunciando la actuación del gobierno.

El coste colectivo del Prestige fue inmenso, concretamente, el impacto en la biodiversidad y el medioambiente. La marea negra fue ciertamente el mayor desastre ecológico que golpeó la costa española, y probablemente el vertido de petróleo más perjudicial de la historia europea. Más de 2.000 km de costa quedaron afectados. En el momento del desastre Galicia tenía el 50% de su costa bajo algún tipo de protección legal debido a su elevado nivel de biodiversidad. A pesar del conocimiento sobre la alta toxicidad cancerígena del crudo muchos de los voluntarios implicados en la operación de limpieza trabajaron sin protección alguna. No hay modo de conocer el alcance para la salud humana debido a la falta de monitoreo. Al mismo tiempo, es sabido que los componentes tóxicos del crudo fueron incorporados a la cadena trófica. Los crustáceos, los mejillones concretamente, quedaron fuertemente afectados, así como mucho más pescado y marisco. Los pulpos especialmente, fueron severamente castigados, cayendo las capturas un 50% en 2004 y 2005 en muchas áreas. De acuerdo con la Sociedad Española de Ornitología, el número de aves marinas muertas como consecuencia directa del vertido se sitúa entre 115.000 y 230.000, una de las más elevadas por una causa no natural e incluso comparable a las consecuencias del desastre del Exxon Valdez (Ecologistas en acción, Noviembre, 2012). Estos son aspectos de las consecuencias del desastre que son difícilmente trasladables a términos monetarios ya que están relacionados con la pérdida de biodiversidad, espacios protegidos y paisajes para uso recreativo (Prada, Varela & Vázquez, 2002). Al mismo tiempo, la limpieza y la restauración son parte de los costes colectivos que son medibles en términos monetarios, por ejemplo, el coste de la limpieza superó los 107 millones de euros (*eldiario.es*, 14 de octubre, 2014).

Las personas más afectadas fueron las y los trabajadores con bajos salarios en la industria pesquera y marisquera. El impacto en estos sectores puede ser calculado en términos monetarios de acuerdo a las transformaciones en la cantidad y de la calidad de los bienes y servicios ofrecidos en el mercado (Prada & Vázquez, 2003; Varela, Garza & Prada, 2004). En 2003, el valor de la pesca y turismo perdidos superaba los 1.000 millones de euros (Varela, Garza & Prada, 2003). Este desastre se agravó debido a que Galicia es un territorio altamente sensible y dependiente de los recursos marinos naturales y una de las zonas más pobres de España (Surís & Garza, 2003).

Hay consecuencias ulteriores que son indudablemente parte de una cadena de eventos a los que el Prestige está directamente vinculado, pero que no aparecen inmediatamente como consecuencias directas del desastre. El artículo se va dirigir ahora hacia aquellas consecuencias industriales relacionadas con los cambios fundamentales que el desastre impuso sobre la estructura global de producción de marisco y pescado. En este punto del artículo empezamos a movernos de una comprensión de la relación observable entre el

Estado y los actores privados hacia una comprensión que está anclada en el régimen global de permisividad.

5.- Muertes en Morecambe Bay, Inglaterra

El 5 de febrero de 2004, 23 mariscadores se ahogaron en Morecambe Bay, en la costa inglesa de Lancashire. El número de víctimas fue el más elevado en un único accidente laboral en el Reino Unido desde la explosión de la plataforma petrolera Piper Alpha en 1988. Los muertos eran trabajadores inmigrantes de origen chino que habían sido puestos a trabajar en las bateas de berberechos de la costa Fyde. Las mareas en Morecambe Bay son muy rápidas y el área es conocida por sus corrientes difíciles y arenas movedizas. El día del desastre, la marea permitió solo tres horas de trabajo antes de anoecer. Debido a las altas mareas, la luz mortecina y el pronóstico meteorológico, la mayoría de los mariscadores locales habituales se habían ido de la bahía a las 5 de la tarde, la hora a la que llegaron los trabajadores chinos. Los mariscadores chinos eran empleados por un ‘gangmaster’ (capataz o contratista que trabaja clandestinamente o con mano de obra irregular), Lin Liang Ren, que la noche del desastre los condujo, en una camioneta a través de las marismas, a varios kilómetros de la orilla. Después de empezar a trabajar con la luz del día extinguiéndose, los mariscadores fueron atrapados por la oscuridad en medio de la rápida subida de la marea. A pesar de que pudieron usar sus teléfonos móviles para llamar a la orilla solo uno pudo ser rescatado del agua.

Las circunstancias de esta tragedia parecen bastante lejanas del desastre del Prestige. A pesar de ello, ambas tragedias pueden ser entendidas como parte de la misma cadena compleja de eventos. Es una cadena que está conectada por el impacto dramático sobre las condiciones de mercado propiciadas por el desastre del Prestige. Como hemos mencionado, una consecuencia del desastre del Prestige fue la prohibición de toda la captura de pesca y marisco a lo largo de las costas oeste y noroeste de España. Fue esta prohibición en el área más importante de producción de marisco de Europa, la que intensificó bruscamente la demanda de mercado de berberechos y ligado a ello, llevó a un aumento brusco del precio de mercado de los berberechos.

Dichas condiciones llevaron a incrementar la presión en otras áreas de marisqueo para maximizar la producción con tal de satisfacer la demanda. Una de esas áreas fue la costa oeste de Inglaterra. En abril de 2002, se detectó que ya antes del desastre el precio de los berberechos se había disparado de 200 libras por tonelada en el año 2000 hasta las 2000 libras por tonelada (*The Independent*, 29 de abril, 2002; *The Guardian*, 7 de febrero, 2004). En Morecambe Bay, el período 2003/04 fue excepcionalmente bueno para la recogida de berberechos, y por lo tanto, el aumento de los niveles normales de producción fue posible. Los elevados precios se mantuvieron los 2-3 años posteriores al cierre de los lugares de

producción de Galicia. A finales de 2004, nueve meses después del desastre los periódicos locales del Noroeste de Inglaterra estaban informando de la necesidad de más mariscadores migrantes para satisfacer la elevada demanda. Un portavoz de la industria comentaba: “Los precios están increíblemente fuertes y en el período previo a Navidades, los mercados españoles de paella van a querer nuestros berberechos,” (*North West Evening Mail*, 23 de setiembre, 2004).

Una gran parte de la demanda de marisco procede de los consumidores españoles. De hecho, el mercado español es ciertamente el más importante de almejas de Europa, comprando la mayoría de sus almejas a países europeos, y este mercado había sido previamente abastecido desde Galicia principalmente (Pawiro, 2010). Reconociendo las oportunidades en Inglaterra, algunas de las empresas se trasladaron para comprar a suministradores con los que no habían negociado con anterioridad. Un indicador de la entrada en el mercado de las grandes compañías españolas fue la operación de la española Conservas Dani para comprar una firma familiar con sede en Gales que previamente había preferido negociar con los mariscadores locales (Herbert & Nash, 2004). El efecto sucesivo de la entrada en el mercado de las grandes compañías españolas fue, por lo tanto, que las relaciones comerciales tradicionales fueron reconfiguradas.

La disputa continua entre los grupos de mariscadores británicos y chinos se intensificaron durante los meses y semanas sucesivas que llevaron al desastre. La disputa fue parcialmente sobre los derechos territoriales a trabajar en la bahía, pero fue también estimulada por la suposición de que los trabajadores chinos estaban obteniendo ventajas competitivas puesto que eran más proclives a asumir riesgos que los mariscadores establecidos previamente. En la semana antes del desastre, los compradores fueron interpelados por los mariscadores británicos para no adquirir marisco recogido por los grupos chinos (Herbert & Nash, 2004).

Fue durante la reconfiguración de las relaciones comerciales en dicha industria cuando se hizo más sencillo, para los nuevos vendedores de marisco procedente de Inglaterra, entrar en el mercado. Así, fue relatado ante el tribunal que la Liverpool Bay Fishing Company estaba comprando berberechos de los trabajadores que murieron para luego venderlos a las grandes compañías españolas del mercado (*Daily Post*, 20 de setiembre de 2005).

Si el cambio en las condiciones de los lugares normales de producción de marisco en Europa intensificó la demanda de producción en Inglaterra, entonces, la reestructuración de los patrones de propiedad en la industria, nos llevó a la reconfiguración de las relaciones comerciales en la industria. Aquellos cambios en las relaciones económicas se combinaron para crear nuevas oportunidades para los ‘gangmasters’ que emplean a trabajadores chinos para entrar en esos mercados. El desastre en Morecambe Bay puede, en consecuencia, ser entendido como resultante, parcialmente, de las presiones vinculadas a los cambios globales en el mercado y en el rol de las corporaciones transnacionales en la intensificación de esos mercados.

Argumentamos, entonces, que el desastre del Prestige tuvo diversas consecuencias duraderas y dañinas. Una de ellas –indudablemente la más visible – fue el vertido de petróleo mismo. El desastre de Morecambe Bay fue solo una de las consecuencias que se jugaron en el mercado de trabajo global. Pero no es meramente que desencadenó un conjunto concreto de condiciones de ‘mercado’ lo que conecta estos sucesos. Estos solo fueron posibles por unos regímenes reguladores complejos de permisividad. El Prestige es parte de un régimen de permisividad que establece las condiciones de formación que dan lugar al desastre. Ello es parcialmente claro en la descripción que hemos ofrecido hasta ahora, y no únicamente en términos de la gestión que es claramente incapaz de priorizar la salvaguarda del daño humano, la biodiversidad y la calidad medioambiental. De este modo, en Morecambe Bay encontramos un régimen de permisividad que es claramente incapaz de proteger a los trabajadores de riesgos fatales. En ambos casos, los imperativos comerciales son priorizados independientemente de las consecuencias humanas. Este aspecto del régimen de permisividad – que los imperativos comerciales son generalmente priorizados - aun es más evidente cuando exploramos que sucedió con posterioridad a los desastres del Prestige y de Morecambe Bay.

6.- Impunidad y el Régimen de Permisividad

Como indicamos en la introducción de este artículo, ambos desastres pueden ser descritos, sin ambigüedad, como crímenes corporativos y no han sido todavía analizados en la literatura como tales. En adelante, discutimos como esos casos fueron resueltos como ‘crímenes’, por los fiscales y los tribunales. Haciéndolo, este análisis profundizará en nuestra comprensión del régimen de permisividad que conecta aquellos conjuntos de circunstancias aparentemente aislados.

Para una mejor comprensión del laberinto legal, primero es necesario observar la propiedad compleja de las compañías con tal de evitar cualquier responsabilidad. El Prestige fue fletado por una compañía, Crown Resources. La compañía dirigió el buque hacia Gibraltar donde debía esperar nuevas instrucciones. Por tanto, Crown Resources, estaba al mando del petrolero. Bajo el Protocolo de 1992 que enmendó el Tratado de la Convención Internacional para la Responsabilidad Civil por Contaminación de Petróleo de 1969 de la Organización Marítima Internacional, la responsabilidad supuestamente es del propietario del buque, no de la empresa fletadora. La corporación propietaria del Prestige estaba registrada en Liberia, una jurisdicción que permite a los propietarios de los barcos operar bajo ‘banderas de conveniencia’. Liberia es una jurisdicción que permite el ‘registro abierto’ de los buques mercantes. La razón de los propietarios para optar por un registro abierto son muchas y variadas, pero pueden incluir el secreto, la evasión fiscal o evitar las

regulaciones nacionales en materias laborales o medioambientales. Las banderas de conveniencia dificultan obtener cualquier información detallada sobre la compañía. Además, la responsabilidad “puede ser minimizada usando una bandera de conveniencia” ya que “básicamente aumentas la dificultad para que otro Estado pueda procesar a la corporación” (Hansen, 2008: 427).

Crown Resources, la compañía propietaria del cargamento, estaba usando tres empresas pantalla para proteger a sus propietarios de acciones de responsabilidad. La compañía es propiedad de un holding con base en Luxemburgo que, a su vez, es poseída por otro holding domiciliado en Gibraltar que, al mismo tiempo, es propiedad de otra compañía con base en Liechtenstein. El tercer holding es propiedad de Alpha Group, uno de los mayores fondos de inversión de Rusia que se dedica a la gestión de activos, seguros, comercio, servicios de agua y un amplio elenco de inversiones. Alpha Group es el verdadero propietario del petróleo transportado por el Prestige. Este holding ruso es lo suficientemente grande como para afrontar el coste del vertido de petróleo. Usando distintas compañías ubicadas en varias jurisdicciones dificultó la atribución de responsabilidad. Los países fuera de Rusia involucrados en esta cadena secundaria de propiedad (Luxemburgo, Gibraltar y Liechtenstein) son todos paraísos fiscales y son conocidos por la protección del secreto comercial. En consecuencia, esta cadena de propiedad, implicando tres jurisdicciones secretas, hizo difícil obtener información fiable. Es esta complejidad de la cadena la que minimizó los daños a la reputación y a las finanzas del grupo (Hansen, 2008). Después del Prestige varios activos de Crown Resources fueron vendidos en distintas partes y, luego reconstruidos para crear una nueva compañía, Energy Resources and Commodities Trading Company, ambas con sede en Suiza, país conocido por su política de secreto comercial. Esta estrategia permitió que la compañía protegiese su reputación por el desastre del Prestige y evitara las acusaciones de malas prácticas, así como continuar comerciando exactamente igual que lo hacía anteriormente (Catalán Deus, 2003).

Probablemente, conector de todas estas dificultades e intentando obtener una compensación mayor (*El País*, junio, 2008), España, en lugar de perseguir a Alpha Group, intentó procesar al regulador que permitió que el Prestige operase, el American Bureau of Shipping. No obstante, los tribunales americanos concluyeron que España no pudo probar que las acciones de ABS constituyeran la causa del naufragio del Prestige. España intentó aportar diversas categorías de pruebas. Para los objetivos de este artículo, tres de estas categorías de pruebas son significativas. La primera está relacionada con el fallo al asegurar el cumplimiento de unas condiciones concretas. Esto es, después del desastre del Erika en la costa de Francia en 1999, ABS propuso que las grandes agencias de clasificación debían adoptar un número de reformas que incluyen: la clasificación de los cargueros viejos, inspecciones anuales, la presencia de dos inspectores en las revisiones especiales y, el uso obligatorio del programa Casco Seguro. ABS fue acusada de omitir su actuación

conociendo el daño estructural del casco del Prestige que le constaba desde 1996 (*El País*, junio, 2008; Reino de España v. American Bureau of Shipping). Claramente, las recomendaciones no fueron seguidas en el caso del Prestige, pero de acuerdo con el tribunal esas condiciones no eran obligatorias en el momento del naufragio.

Relacionado con este primer asunto, España argumentó que ABS había sido imprudente por no informar a los revisores locales de los problemas estructurales de fatiga que sucedieron en los buques hermanos, el Alexandros y el Centaur, construidos en el mismo momento y con los mismos planos que el Prestige. Hubiera ayudado a los inspectores locales a encontrar el área de corrosión. El tribunal concluyó que ABS no podía ser culpable puesto que era una compañía externalizada de ABS, Marine Services, la que era conocedora de la fatiga estructural en los buques hermanos del Prestige. El programa Casco Seguro fue realizado a aquellos, y Marine Services decidió que debían ser desguazados después de que ciertos aspectos fueran propensos a la fatiga y a la corrosión. Es decir, Marine Services hizo las tres inspecciones pero en puertos distintos. Como el fletador del Prestige no pagó por el uso del programa Casco Seguro en los análisis ni tampoco ABS compartió la información que poseía de los exámenes previos con los inspectores locales, España alegó que ABS fue imprudente, pero el tribunal consideró que España no había cuestionado que esta corrosión no era el resultado de su cargamento ni de las aguas en las que había operado, de ese modo, ABS fue declarada no culpable porque estas variables pueden afectar a los buques.

España sugirió adicionalmente que ABS había sido imprudente ya que el entonces Capitán del Prestige, Stratos Kostazos, envió un fax a Marine Services en agosto de 2002 alertando de serios problemas en el Estado del Prestige y pidiendo una inspección de emergencia. Según el tribunal americano, por el hecho de que ABS fuera una sociedad matriz no puede ser hallada responsable por el conocimiento que tenga una sociedad subsidiaria. España no pudo probar que Marine Services hubiese informado a ABS, o que ABS tuviera constancia del asunto, o incluso que el fax llegara a su destinatario. En consecuencia, el tribunal desestimó la petición española y decidió que ABS no tenía ninguna responsabilidad legal por el Estado del Prestige: “España ha fallado, sin embargo, en aducir prueba suficiente para crear una disputa genuina sobre el hecho material sobre si los Demandados *rompieron imprudentemente* la obligación que sus acciones constituyeran una causa próxima del hundimiento del Prestige” (Reino de España v. American Bureau of Shipping, cursiva en el original). En este caso, el principio de externalización aparece para permitir la minimización de la responsabilidad, incluso del regulador mismo.

En España el juicio siguiendo la jurisdicción penal empezó en noviembre de 2012 en la Audiencia Provincial de A Coruña. Tres personas fueron procesadas, el capitán, el jefe de máquinas y el Director General de la Marina del gobierno de España, López Sors. La sentencia se dictó un año después, once años después de la tragedia. Solo fue condenado el capitán Mangouras. Se le condenó a nueve meses de prisión por desobediencia, por

desobedecer las instrucciones de las autoridades españolas. Nadie fue condenado por crímenes contra el medioambiente, por el vertido o por la gestión de la crisis. López Sors, el único representante del gobierno, fue absuelto, a pesar de que la negligencia del gobierno era clara: el organismo rector nunca fue constituido, no se envió personal cualificado a bordo, y el barco fue conscientemente enviado hacia una tormenta y, luego, obligado a cambiar de dirección en varias ocasiones, haciendo inevitable el vertido catastrófico. El tribunal declaró que: “aquellos que toman una decisión técnica en una situación de emergencia, adecuadamente aconsejados, dentro de las posibilidades, no pueden ser personas imprudentes” (SAP 2641/2013 de 13 noviembre). En consecuencia, el juez absolvió al gobierno de toda responsabilidad en la gestión de la crisis. Esta decisión ha sido calificada como: “disparatada” e “inexplicable” por una de las revistas marítimas más importantes de España (Naucher, diciembre, 2013).

6.1 Impunidad en Morecambe Bay

En marzo de 2006, Lin Liang Ren, el ‘gangmaster’ que empleó a los mariscadores fue condenado por el homicidio imprudente de 21 recogedores de berberechos (en el momento del juicio, dos de los cuerpos no habían sido todavía recuperados del mar) y sentenciado a 14 años de prisión. Otras dos personas implicadas en su contratación, Zhao Xiao Qing y Lin Mu Yong, fueron también condenados por facilitar la contravención de la ley de inmigración. Estos fueron condenados a dos años y nueve meses y, cuatro años y nueve meses respectivamente. La Liverpool Bay Fishing Company que compró los berberechos de Lin para venderlos posteriormente a productores más grandes fue absuelta de facilitar el crimen. Todos los grandes actores del mercado: las fábricas de enlatado, los exportadores y las compañías que mercadeaban y vendían los berberechos, fueron suficientemente distanciadas por la cadena de oferta para quedar exentas de cualquier pregunta sobre su rol en algún momento del proceso legal.

Tampoco hubo preguntas realizadas sobre el papel de las autoridades públicas, a pesar de que varias advertencias claras sobre la posibilidad de que pudieran ocurrir fatalidades en Morecambe Bay habían sido desatendidas. En junio de 2003, la Miembro del Parlamento Geraldine Smith escribió al Ministerio del Interior (Home Office) alertando de que mariscadores inexpertos chinos estaban siendo empleados con un salario cinco veces más bajo que el de los trabajadores británicos y que las condiciones en las que trabajaban eran extremadamente más peligrosas que las de sus contrapartes británicas. Un rescate de 40 trabajadores de las marismas sucedió justo seis semanas antes del desastre comentado. A pesar de que los peligros para los trabajadores chinos estaban siendo puestos de manifiesto como para haber llamado la atención de la asociación de la industria responsable para las materias relativas a las licencias (the North Wales and North West Sea Fisheries

Committee), ninguna medida fue tomada por la industria para limitar esos riesgos (*Liverpool Daily Post*, 7 de diciembre, 2005).

En el sistema regulador del Reino Unido, el Ejecutivo de Salud y Seguridad (Health and Safety Executive) es responsable de monitorear los estándares de seguridad, tanto en las empresas legales como ilegales. De todos modos, en la práctica el HSE, por sus siglas en inglés, nunca ha tenido los recursos ni la voluntad política para inspeccionar e investigar las empresas sin registrar y, buscar el cumplimiento forzoso de las normativas del sector. Una de las repercusiones inmediatas de Morecambe Bay fue que HSE llevó a cabo inspecciones y diseñó guías de seguridad para la industria marisquera. No obstante, a la agencia reguladora le falta capacidad para proveer una inspección efectiva y continua en las industrias agropecuarias en las cuales están concentrados los y las trabajadoras inmigrantes, y no regula este sector en ningún sentido significativo.

A pesar de todo, las condiciones de trabajo de los y las trabajadoras migrantes sin documentar no están completamente desreguladas. De hecho, es una política dura de regulación de la inmigración la que conduce a estándares bajos, y fuerza a los y las trabajadoras indocumentados a aceptar el trabajo más peligroso bajo las condiciones más peligrosas. Los únicos mariscadores que estaban en las marismas en Morecambe Bay después de las cinco de la tarde el día de la tragedia eran trabajadores y trabajadoras indocumentadas. Fue constatado en el juicio posterior al desastre que estaban allí, en parte, porque las fricciones con los mariscadores locales había empezado a tener patrones de ataques racistas regulares contra los chinos. Otra amenaza igualmente significativa llegó en forma de redadas de inmigración. En agosto de 2003, se produjo una redada de inmigración en los lechos de berberechos justo a escasos kilómetros de la costa en el estuario del río Dee, desplegando un total de 206 agentes de policía. Entre ellos se encontraban 96 del Departamento de Trabajo y Pensiones, 75 de la Policía de Merseyside, 10 de la Policía del Norte de Gales, y otros de Aduanas e Impuestos Especiales, de la Inspección de Vehículos, del Departamento de Transporte, el servicio de inmigración, el Servicio Nacional de los Refugiados, así como seis caballos, cuatro perros y un helicóptero (*The Daily Mail*, 23 de agosto, 2003). Este nivel de esfuerzo estatal empuja la falta total de inspecciones de trabajo y seguridad en los lugares donde los trabajadores migrantes son explotados.

La respuesta clave legislativa al desastre de Morecambe Bay fue la Gangmaster (Licencing) Act que fue aprobada en julio de 2004. La ley estipulaba que los ‘gangmasters’, empleadores que organizan grupos de trabajadores eventuales, normalmente pagados a destajo, en la industria de la agricultura, deben registrarse con una nueva Licencia de ‘Gangmasters’ antes de poder operar. En la medida que la ley estableció un esqueleto de estructura reguladora para el trabajo clandestino, pero no especificó un mínimo legal para las condiciones de seguridad, formación, y vivienda para los y las trabajadoras inmigrantes, facultaba ahora a los ‘gangmasters’ que previamente habían trabajado clandestinamente, si

estaban dispuestos, a operar legalmente con relativamente escasas restricciones. Es probable que para muchos de esos ‘gangmasters’ la transición de costes asociada con su nuevo estatus (la presión estatutaria a pagar la tasa del salario mínimo nacional a los trabajadores, y los gastos de mantenimiento del registro básico) fuese compensada evitando el coste asociado con esquivar a las autoridades. El efecto ‘controlador’ de esta ley sobre el mercado de trabajo ha sido expulsar a algunos de los empleadores con menos escrúpulos de la regulación del mercado y trae otros a la atención del Departamento de Hacienda y otras autoridades reguladoras. La ley ha hecho poco, por tanto, para mejorar las condiciones de trabajo y para asegurar que los trabajadores temporales tengan unas condiciones de empleo más estables. De hecho, el efecto ha sido el opuesto: estimular la oferta de trabajo migrante temporal que se mantiene concentrado en los mercados grises.

El Congreso de Uniones Sindicales considera que alrededor de 2,6 millones de trabajadoras y trabajadores inmigrantes trabajan actualmente en el Reino Unido y que solo el 1% de los nuevos trabajadores inmigrantes son miembros de algún sindicato (TUC, 2003). La falta de sindicación se agrava por la ausencia de derechos y un apoyo financiero mínimo. En consecuencia, los y las trabajadoras inmigrantes son contratados fácilmente en los trabajos más temporales, peor pagados y más peligrosos. El *Transport and General Workers’ Union* estimó que en el momento del desastre, después de la acomodación y del viaje, algunos trabajadores inmigrantes perciben tan solo 78 peniques por hora y que es normal que los salarios se paguen por debajo del mínimo legal (BBC News, 25 de febrero, 2004). Es probable que muchos de aquellos que han muerto hayan sido forzados a trabajar en la industria con tal de devolver los gastos de su viaje al Reino Unido. De acuerdo con las evidencias reveladas en el juicio, todas las personas que murieron habían sido víctimas de tráfico humano hacia Inglaterra y algunas debían hasta 20.000 libras a sus traficantes (*The Guardian*, 25 de marzo, 2005). La respuesta más inmediata del gobierno británico fue culpar a los trabajadores por ir a Inglaterra en primer lugar. Charles Clarke, el ministro del interior laborista, y otros miembros del gobierno argumentaron que un sistema de DNI habría protegido a los trabajadores migrantes como los que murieron en Morecambe Bay porque habría evitado que entrasen en el país y permanecieran indetectados (*The Times*, 20 de diciembre, 2004). Su respuesta tuvo repercusión en los medios sensacionalistas británicos que explicaron la causa del desastre por el aumento de la inmigración ilegal, en contraposición a la ausencia de cualquier control de seguridad. De ese modo, Morecambe Bay fue leído como un problema de ‘inmigración’ o ‘refugiados’, en lugar de cómo un fallo del régimen de seguridad y salud en el lugar de trabajo. Nunca hubo ningún debate público sobre las causas profundas del desastre enraizado en los cambios globales del mercado de trabajo, ni con la escasez de pescado como mercancía y, menos aún, su conexión con el desastre del Prestige.

8.- Conclusiones

Ambos desastres han de ser entendidos como parte de una lucha de los mercados contra la comunidad y sus daños colaterales (Ruggiero, 2013). Por lo tanto, ambos desastres están vinculados en este sentido. Los regímenes de permisividad y las condiciones de impunidad se derivan directamente de una arquitectura de poder que garantiza el dominio de un grupo social concreto dentro de la economía, y en última instancia asegura que los grupos socialmente dominados sufrirán los daños colaterales.

Como hemos mostrado, el desastre del Prestige y, el desastre relacionado de Morecambe Bay pueden ser entendidos en el nivel más obvio, como un momento de ruptura en la relación reguladora entre el 'mercado' y el Estado. Una comprensión más profunda de la arquitectura de poder de los casos explorados aquí nos conmina a ir más allá de aquellas circunstancias inmediatamente observables. Las circunstancias clave que llevaron al desastre no son la falta de normas o la ausencia de regulación o, incluso la falta de su cumplimiento, sino las condiciones que están realmente muy *reguladas*. Aquellas condiciones reguladas permiten en el caso del Prestige, a los actores clave en el transporte de petróleo, y en el caso de Morecambe Bay, los actores clave en el empaquetado y distribución de pescado, permanecer casi completamente invisibles. Los aspectos formativos de aquellos desastres, por lo tanto, son enmascarados y reproducidos, no porque el Estado fuera desobedecido, o porque el Estado falló en hacer cumplir la ley, sino porque el Estado fue *obedecido*. Los sistemas reguladores permiten momentáneamente la reducción del daño corporativo, pero no pueden resolver los conflictos profundos pues han de permitir que la industria continúe en funcionamiento (Tombs & Whyte, 2009). Aquí la invisibilidad de los participantes clave es un efecto esencial del régimen de permisividad. Un aspecto crucial de los regímenes de permisividad, es, como hemos argumentado, revelado claramente aquí como una estructura compleja de impunidad. Es esta estructura de impunidad que existe para asegurar que la maquinaria de una industria provechosa, independientemente de si es petróleo o pescado o cualquier otra mercancía, es mantenida y reproducida.

Son las condiciones infraestructurales concretas establecidas por los Estados las que han permitido en aquellos casos que la estructura de toma de decisiones corporativas, así como la estructura de responsabilidad corporativa, puedan permanecer veladas a simple vista. Debería, por lo tanto, no ser sorprendente que la impunidad esté garantizada como lo está – en las mismas estructuras de propiedad que caracterizan las industrias que hemos analizado. La impunidad del crimen corporativo no es un mero efecto secundario del capitalismo, sino que debe ser siempre un patrón central del mismo. ¿Cómo podrían dichos regímenes de permisividad ser mantenidos si, después de cada caso que daña a los seres humanos o al medio ambiente, aquellos responsables fueran declarados culpables y tuvieran que pagar

por los daños? La impunidad para el crimen corporativo es parte integral del capitalismo contemporáneo como el dividendo de un accionista o el ‘bonus’ anual del ejecutivo corporativo. La impunidad está grabada en su arquitectura de relaciones sociales garantizada por la forma corporativa (Tombs & Whyte, 2015).

Aún bajo las condiciones de crisis que siguieron cada desastre, los actores corporativos clave salieron indemnes. En ambos casos, como siempre, la acumulación de capital reside en la posibilidad de expropiar los comunes. Los trabajadores en Morecambe Bay murieron produciendo valor para los actores corporativos de una mercancía que en algún momento en el pasado había sido un recurso común. Su posición se volvió más vulnerable por la distribución mercantilizada de otro recurso común, el petróleo. Para resituar el argumento con el que empezamos este artículo, es la explotación y expropiación de los comunes que está garantizada y apuntalada a cada paso por el régimen de permisividad complejo. Si las relaciones sociales de expropiación y explotación que crearon los desastres del Prestige y de Morecambe Bay han de ser fundamentalmente desafiadas, entonces hemos de contemplar algo más profundo que un cambio en la relación entre el Estado y la corporación. Debemos contemplar cómo podemos gestionar sustentablemente los recursos comunes para el bien común. Ciertamente, esto no es posible bajo los regímenes de permisividad capitalista.

BIBLIOGRAFÍA

- Aglietta, M. (2000): *A Theory of Capitalist Regulation: The US Experience*, London, Verso.
- Bernat, I. (2014): “Desahuciando inmigrantes: una etnografía en una comunidad dañada” en *Crítica Penal y Poder*, no. 7.
- Catalán Deus, G. (2003): *DesPrestige: el ocaso del Partido Popular ante la mayor catástrofe ambiental en España*, Madrid, La Esfera.
- Christie, N. (1977): “Conflicts as Property”, en *British Journal of Criminology*, vol. 17, no. 1.
- Coleman, R., Sim, J., Tombs, S. & Whyte, D. (2009): “Introduction”, in Coleman, R, Sim, J, Tombs, S and Whyte, D (eds.) *State, Crime, Power*, London, Sage.
- Ecologistas en Acción (2012): *¿Nunca más? Una catástrofe como la del Prestige puede volver a ocurrir. Los problemas de una sociedad adicta al petróleo*. Recuperado de www.ecologistasenaccion.org

- España. Audiencia Provincial (Sección 1). Sentencia núm. 2641/2013 de 13 noviembre.
- Fuchs, D. (2006): Spain's shellfish industry at risk from toxic chemical plant leak. *The Guardian*. Recuperado de <http://www.theguardian.com/world/2006/sep/04/spain.pollution>
- Gramsci, A. (1996): *Selections from the Prison Notebooks, vol. 1*, London, Lawrence and Wishart.
- Greenpeace (2012): *Otro Prestige es posible. Reflexiones para evitar otra marea negra*. Recuperado de www.greenpeace.es
- Hansen, R. (2008): "Multinational Enterprise Pursuit of Minimized Liability: Law, International Business Theory and the Prestige Oil Spill", en *Berkeley Journal of International Law*, v. 28, n. 2.
- Herbert, I. & Nash, E. (2004): "How Spain's Insatiable Appetite Fuels a Desperate Pursuit of Cockles in Morecambe", en *The Independent on Sunday*, 15 de Febrero 2004.
- Kramer, R., Michalowski, R. & Kauzlarich, D. (2002): "The Origins and Development of the Concept and Theory of State-Corporate Crime", *Crime & Delinquency*, v. 48.
- Le CEDRE (2004): *Bulletin d'information du Cedre. Spécial accident du Prestige*. n. 19, Mayo. Recuperado de www.cedre.fr
- Mann, M. (1984): "The Autonomous Power of the State: its origins, mechanisms and results", en *European Journal of Sociology*, v. 25.
- Mercado, F. (2008): "El fallo estructural del Prestige era conocido desde 1996", en *El País*, 9 de junio 2008.
- Naucher (2013): "*El proceso del 'Prestige'. Once años a la deriva.*". Recuperado de www.naucher.com
- Neocleous, M. (2003): *The Fabrication of Social Order*, London, Pluto.
- Pardo, M. (2014): "Una auditoría revela 10 millones de gastos sin justificar por el Estado durante el Prestige", en *eldiario.es*. Recuperado de <http://www.eldiario.es/temas/prestige>
- Pawiro, S. (2010): "Bivalves: global production and trade trends", en Rees, G., Pond, K., Kay, D., Bartram, J. & Santo Domingo, J. (eds.) *Safe Management of Shellfish and Harvest Waters*, London, IWA.

- Prada, A., Varela Uña, M. & Vazquez, M.J. (2002): “Dos preguntas sobre el caso ‘Prestige’”, en *El País*, 7 de diciembre 2002.
- Prada, A. & Vazquez, M.J. (2003): “Losses associated with the deterioration of the natural heritage”, en Prada, A. & Vazquez, M.J. (eds.) *Economic, social, and environmental effects of the ‘Prestige’ spill*, Consello da Cultura Galego, Santiago de Compostela.
- Reino de España v. American Bureau of Shipping, United States Court of Appeals for the Second Circuit, No. 10-3518-cv.
- Ruggiero, V. (2013): *I Crimini dell’Economia: una lettura criminologica del pensiero economico*, Milano, Feltrinelli.
- Surís, J. & Garza, M.D. (2003): “Evaluation of direct and indirect damages. Methodology and work programme for the Prestige case”, en Prada, A. & Vazquez, M.J. (eds.) *Economic, social, and environmental effects of the ‘Prestige’ spill*, Consello da Cultura Galego, Santiago de Compostela.
- Tombs, S. (2012): “State-Corporate Symbiosis in the Production of Crime and Harm”, en *State Crime*, vol. 1, no. 2.
- Tombs, S. & Whyte, D. (2007): *Safety Crimes*, Cullompton, Willan.
- Tombs, S. & Whyte, D. (2009): “The State and Corporate Crime”, en Coleman, R., Sim, J., Tombs, S. & Whyte, D. (eds.) *State, Crime, Power*, London, Sage.
- Tombs, S. & Whyte, D. (2015): *The Corporate Criminal: why corporations should be abolished*, London, Routledge.
- Trades Union Congress (2003): Migrant Workers - overworked, underpaid and over here, Press Release, 10 de julio 2003.
- Varela Lafuente, M., Garza, D. & Prada, A. (2003): *La Huella del Fuel: ensayos sobre el ‘Prestige’*, A Coruña, Fundación Santiago Rey.
- Walklate, S. (2013): *Criminology: The Basics*, London, Routledge.
- Whyte, D. (2004): “Corporate Crime and Regulation”, en Muncie, J. & Wilson, D. (eds) *The Student Handbook of Criminology and Criminal Justice*, London, Cavendish.
- Whyte, D. (2014): “Regimes of Permission and State-corporate crime”, en *State Crime* vol. 3 no. 2.
- Zafra, M. & Alonso, A. (2012): “La catástrofe, de principio a fin”, en *El País*, 15 de octubre 2012.