

## ***SOLIDARIDAD Y PROPUESTA SINDICAL ANTE UNA CATÁSTROFE EVITABLE***

### **RESOLUCION FINAL DEL ENCUENTRO SINDICAL EUROPEO SOBRE EL HUNDIMIENTO DEL “PRESTIGE”**

**(A Coruña, 13 y 14 de diciembre de 2002)**

Reunidos en A Coruña representantes de la Confederación Europea de Sindicatos (CES), la Federación Europea del Transporte (ETF), la Confederación Francesa Democrática de Trabajadores (CFDT), la Confederación General de Trabajadores (CGT) y Fuerza Obrera (FO) de Francia, la Confederación General de Trabajadores de Portugal-Intersindical (CGTP-IN) y la Unión General de Trabajadores de Portugal (UGT-P) y Comisiones Obreras (CC.OO.) y la Unión General de Trabajadores (UGT) de España, para analizar las causas y consecuencias de la catástrofe provocada por el hundimiento del petrolero *Prestige* frente a las costas de Galicia y formular a las autoridades españolas y europeas las propuestas que consideran necesarias para reparar los daños económicos, ecológicos y sociales producidos, restituir la situación anterior y conseguir que no vuelva a repetirse un desastre de este tipo, considerando

- el cada vez más intenso tráfico de mercancías peligrosas derivado de unos modos de producción y consumo, poco o nada sostenibles.
- la insuficiente regulación jurídica tanto europea como internacional del transporte marítimo de mercancías, su incumplimiento y las limitaciones en materia de control e inspección, permiten la navegación de buques que no reúnen las condiciones mínimas de seguridad y ponen en peligro a las localidades y a las poblaciones ribereñas, tal y como ha sucedido ahora.
- la evidente ausencia de planes de emergencia con protocolos de actuación y de medios tanto humanos como técnicos (remolcadores, barcos de limpieza, barreras, etc.) para afrontar este tipo de accidentes, agravan sus consecuencias.
- la cobardía, la ineficiencia, la mala gestión de las distintas administraciones españolas — nacionales y autonómicas—, la ausencia de información, la falta de respuesta inmediata y de coordinación han quedado patentes tras el hundimiento del Prestige.
- que las consecuencias de la catástrofe son visibles en Galicia (900 kilómetros de costa afectados, impacto ecológico incalculable, repercusiones económicas, laborales y sociales derivadas de la paralización de la actividad pesquera y sus actividades anexas así como en los restantes sectores productivos) y se extienden por toda la costa Norte de España, afectando y comprometiendo el futuro de las de Portugal y Francia.
- que ante un hecho de esta magnitud debemos demandar la reparación del daño causado y la restitución a la situación anterior, exigir responsabilidades al Gobierno Español y a las instituciones europeas por su desidia a la hora de afrontar la situación y por no adoptar las medidas necesarias.
- que estas medidas no deben financiarse con recursos de las políticas estructurales ya aprobadas, sino con fondos no comprometidos de la Unión europea y del Gobierno español.

Estas organizaciones, aprueban la siguiente resolución:

La Unión Europea, pese a la inquietante frecuencia de accidentes similares en las costas europeas – las Islas Shetlands en 1993, Milford Haven en 1996, Erika en 1999- no ha hecho los esfuerzos necesarios para adoptar una legislación eficaz y conseguir que se cumplan plenamente las disposiciones vigentes, tanto en materia de seguridad en el diseño y construcción de los navíos que transportan sustancias peligrosas o contaminantes, como en el control de calidad de los petroleros en el curso de su vida activa, y en lo que afecta la responsabilidad civil en caso de catástrofes.

Más de 22 años después del hundimiento del Amoco Cádiz, y 10 años después del naufragio del Mar Egeo en Galicia, en 1992, la marea negra originada por el petrolero *Prestige* ha puesto en evidencia la insuficiencia de la prevención de catástrofes ecológicas originadas por el transporte marítimo de hidrocarburos.

EL MEDIO MARINO ES LA PRINCIPAL RESERVA ECOLÓGICA DEL PLANETA, UN MEDIO DE VIDA DE GRAN PARTE DE LA POBLACIÓN DE LAS ZONAS COSTERAS Y UN RECURSO TURÍSTICO. EL TRANSPORTE MARÍTIMO PODRÍA SER EL MEDIO DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS MÁS SEGURO Y ECONÓMICO SIEMPRE QUE EXISTA UNA LEGISLACIÓN EFICAZ Y QUE SU UTILIZACIÓN NO SEA INCOMPATIBLE CON UN DESARROLLO SOSTENIBLE

El transporte marítimo es utilizado cada vez con más frecuencia para el transporte de mercancías y también de mercancías peligrosas que, por su propia naturaleza, entrañan un riesgo elevado. Se hace, por lo tanto, necesario reducir el uso de mercancías peligrosas y su transporte; así como el estricto cumplimiento de las medidas existentes y el establecimiento de otras encaminadas a mejorar la seguridad de la navegación marítima.

Dadas las dificultades detectadas a la hora de delimitar responsabilidades ante este tipo de catástrofes, exigimos que, tanto a los capitanes como a las tripulaciones, se les aplique el artículo 73 del Convenio de la ONU sobre las leyes del mar (UNCLOS).

El carácter supranacional de la seguridad de la navegación y la protección del medio ambiente imponen la necesidad de que la Unión Europea adopte de manera urgente un PLAN GLOBAL DE SEGURIDAD MARÍTIMA EN LA UNIÓN, que contenga las siguientes actuaciones:

- Acelerar la puesta en marcha real de la Agencia Europea de Seguridad Marítima con todos los recursos materiales y humanos suficientes para que pueda desempeñar las funciones que tiene encomendadas, teniendo como prioridad la evaluación exhaustiva de los medios y planes de seguridad marítima disponible y las actuaciones del control portuario, con objeto de evitar la creación de puertos de conveniencia, donde no quede a la discrecionalidad de los mismos cómo y con qué requisitos técnicos se efectúan las inspecciones a los buques.
- Reformulación del Reglamento (CE) N° 417/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de febrero de 2002, relativo a la introducción acelerada de normas en materia de doble casco o de diseño equivalente para petroleros de casco único, acortando los plazos de aplicación e introduciendo un plan de retirada y sustitución gradual de los buques de casco único que debe estar completada en diciembre de 2005.

- Aplicación inmediata de la Directiva 2001/106/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de diciembre de 2001, por la que se modifica la Directiva 95/21/CE sobre cumplimiento de las normas internacionales de seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones de vida y trabajo a bordo, por parte de los buques que utilicen los puertos comunitarios o las instalaciones situadas en aguas jurisdiccionales de los países miembros. Debe ampliarse el contenido de esta norma de manera que regule el control y la inspección de los buques en tránsito. Así mismo, avanzará en la armonización de las condiciones de inspección —especialmente en el cumplimiento de los criterios que deben de cumplir los inspectores en cuanto a titulación y experiencia, de acuerdo con los requisitos establecidos en la citada directiva— y de las sanciones aplicables por los Estados miembros.
- Adopción de una Directiva que regule la responsabilidad del armador, del fletador, del estado rector de bandera y de las sociedades de clasificación y/o organizaciones reconocidas respecto del buque y de su flete. Se establecerá también que la obligatoriedad de las responsabilidades civiles contratadas sea adecuada y suficiente.
- Exigir a los armadores y fletadores el cumplimiento de las normativas internacionales en materia laboral y de titulación y formación son condiciones indispensables para contribuir a la seguridad en el transporte marítimo.
- Alejamiento, lo más posible de la costa, de los actuales corredores del tráfico marítimo del transporte de hidrocarburos y mercancías peligrosas de las aguas comunitarias, en especial de las zonas declaradas sensibles, tal y como recoge la resolución del Parlamento Europeo sobre el naufragio del *Prestige*.
- Se creará, en las zonas de mayor tráfico y mayor peligro potencial de los corredores, una red de puertos-refugio bajo la responsabilidad de cada Estado en los que se ubicarán los servicios de salvamento marítimo adecuados (remolcadores de altura, buques anticontaminación, dispositivos de intervención inmediata en caso de emergencia...).
- Elaboración de una norma comunitaria que obligue a los países ribereños a contar con planes de emergencia ante accidentes marítimos con riesgo de contaminación por mercancías peligrosas. Esta directiva regulará entre otros los medios mínimos, tanto humanos como técnicos, para cada país, la autoridad europea responsable de la coordinación y las obligaciones en cada puerto en relación al nivel de actividad o de las mercancías peligrosas que reciban. Así como, el establecimiento de controles independientes, de obligado carácter público, de la naturaleza de las cargas.
- Flexibilización de las condiciones que regulan el acceso a los recursos del fondo de solidaridad de la Unión Europea, de manera que contribuya rápida y eficazmente a la restitución de las condiciones de vida de las regiones afectadas por una catástrofe.

La Comisión Europea promoverá una revisión de la normativa internacional en los distintos ámbitos del derecho para adecuarla a los tiempos actuales, tanto en lo referente a los fletes como a la frecuencia de los transportes, respondiendo a las preocupaciones de la ciudadanía y combinando la seguridad marítima con la protección del medio ambiente. Asimismo establecerá sanciones más graves contra los estados que no cumplan la legislación comunitaria.

La protección ambiental de las costas y sus espacios protegidos deben ser una prioridad para los Estados ribereños. Por este motivo, la primera obligación de los Estados miembros de la Unión será adecuar sus legislaciones a las propuestas enunciadas anteriormente. Además de las medidas preventivas, los Estados elaborarán normas específicas para actuar en caso de accidentes mediante la

- Realización de protocolos de actuación coordinada entre las distintas Administraciones implicadas.
- Creación de bases logísticas de seguridad marítima ligadas a centros de investigación y seguridad marítima dotados con medios técnicos, metodología y recursos económicos suficientes, situados preferentemente en zonas sensibles o de alto valor ecológico en los corredores marítimos. Estos centros elaborarán informes periódicos que tendrán carácter público.
- Elaboración de planes de recuperación ambiental de las zonas afectadas en colaboración con las Administraciones locales.
- Elaboración de planes integrales de recuperación social y económica para las zonas afectadas.
- Protección y vigilancia de la salud pública y laboral de los habitantes y de las personas participantes en las tareas de limpieza que están expuestos al fuel.

Las organizaciones participantes en este encuentro somos conscientes de las graves consecuencias que el hundimiento del buque *Prestige* ha provocado en Galicia. Por ello, solidarizándonos con la zona más gravemente afectada, respaldamos todas las demandas realizadas por UGT-Galicia y el S.N. de CC.OO de Galicia y, de manera especial y urgente, que:

- más allá de la declaración de zona catastrófica, las Administraciones Central y Autonómica implementen las medidas y los recursos económicos necesarios acordes a una catástrofe de esta magnitud;
- se garanticen los ingresos para las personas afectadas, tanto directa como indirectamente, en tanto en cuanto no se restituya la situación anterior y no se recupere el ciclo biológico de todo el ecosistema costero.

Las organizaciones participantes reiteramos la evidente dimensión europea de la catástrofe y, en consecuencia, exigimos de manera inmediata, que la Unión Europea asuma la responsabilidad que le corresponde, garantizando la exigencia de un seguro de responsabilidad ilimitada a todos los buques de transporte de mercancías que navegan dentro de la zona económica exclusiva (ZEE). que cubra todos los daños tanto económicos, sociales y medio ambientales que se pudieran ocasionar en caso de siniestro.

Las organizaciones presentes en este encuentro están convencidas de que la Confederación Europea de Sindicatos trasladará con eficacia esta demanda a todas las instancias comunitarias.