

COMUNICACIONES 1/2002

DECLARACION CONJUNTA DE LOS CONSEJOS ECONÓMICOS Y SOCIALES REGIONALES DE LA AQUITAINE, BASSE-NORMANDIE, BRETAGNE, CENTRE, HAUTE-NORMANDIE, LIMOUSIN, MIDI-PYRÉNÉES, PAYS DE LA LOIRE Y POITOU-CHARENTES, DE LOS CONSEJOS ECONÓMICOS Y SOCIALES DE ANDALUCÍA, ASTURIAS, CANARIAS, CANTABRIA, CASTILLA Y LEÓN, CEUTA, GALICIA, LA RIOJA, NAVARRA, PAÍS VASCO, AERLIS Y REGIÓN DE LISBOA Y DE LA FEDERACIÓN DE SINDICATOS DEL ALGARVE

NAUFRAGIO DEL PETROLERO PRESTIGE: POR UNA VERDADERA SEGURIDAD MARITIMA EUROPEA

Aprobada por el Pleno del CES en sesión del 16 de diciembre de 2002

Con el reciente naufragio del petrolero Prestige frente a las costas de Galicia, las aguas y las costas europeas se ven de nuevo afectadas por una marea negra de fuel pesado. Otra vez más, las regiones europeas del Atlántico van a tener que sufrir las consecuencias ecológicas, económicas y sociales de un drama, que debería haber sido evitado.

De nuevo, la negligencia y los fallos de los sistemas económicos y jurídicos han sido la causa de este naufragio. Otras catástrofes habrán de producirse si no se convierte en realidad una política activa de prevención de riesgos del transporte marítimo a escala europea. Lo que está en juego es el desarrollo de las regiones atlánticas, que hasta la fecha ya han pagado un fuerte tributo por estas carencias (hoy ha sido el Prestige, el Erika en 1999, el See Empress en 1996, ...). Pesca, culturas marineras, turismo, economía portuaria ... el desarrollo económico y social de las regiones atlánticas está fuertemente ligado al mar. Los perjuicios económicos de las mareas negras son enormes para los medios marinos y litorales. En una palabra, son inadmisibles.

Frente a la repetición de tales catástrofes, la respuesta tanto en términos de prevención como de sanción debe producirse a nivel internacional y europeo en primer lugar, lo que exige una voluntad y unas medidas contundentes por parte de los Estados europeos.

Aunque no existe el riesgo cero en materia de transporte marítimo, diferentes disposiciones deben ser rápidamente aplicadas o creadas. La urgencia está ahí, desde hace ya mucho tiempo.

1. Prevenir los riesgos del transporte marítimo

Las medidas de los paquetes Erika 1 y Erika 2 tienen como objetivo colmar las lagunas más graves de la legislación comunitaria en materia de seguridad marítima.

Corresponde en primer lugar a los Estados europeos dotarse de los medios para aplicar lo más rápidamente posible esta legislación, transponiéndola al derecho nacional, y completarla con nuevas medidas.

Reforzar el control de los navíos por parte de la autoridad gubernativa competente de la que dependa el puerto, Estado del puerto, respetando en todos los puertos el porcentaje de control del 25% de todos los buques que hacen escala en los mismos:

Para ello, es indispensable aumentar rápidamente el número de inspectores marítimos y de oficiales de puerto. Deberá crearse igualmente un cuerpo de inspectores especializados en transporte de mercancías peligrosas líquidas.

Esta medida deberá ser completada con:

- Visitas de "funcionamiento" durante las operaciones comerciales de descarga con el fin de asegurar el buen funcionamiento de los sistemas de carga y de seguridad (bombas, gas inerte, dispositivos de seguridad, ...) y la profesionalidad de la tripulación (seguimiento de los procedimientos, comunicaciones, capacidad de reacción, ...).
- La implantación de un sistema de homologación de los certificados de cualificación concedidos a los capitanes fuera de la Unión Europea.

Refuerzo de los criterios de calidad aplicables a las sociedades de clasificación de buques.

Retirada progresiva de los petroleros monocasco:

En este punto, conviene ser prudente sobre la capacidad de los buques de doble casco de garantizar una seguridad máxima. Sin duda, el doble casco aporta mejoras, en caso de abordaje o de encalladura. Sin embargo, existe riesgo de explosión en los buques que no cuentan con el mantenimiento adecuado, debido a la aparición de gas entre los dos cascos, provocados por simples rezumamientos. Las visitas actualmente llevadas a cabo por las empresas de clasificación pueden no resultar suficientes, de manera que puede ser necesario reforzarlas e incrementar su frecuencia, en particular para los buques que transportan mercancías peligrosas o muy contaminantes.

Habrà que estudiar las posibilidades de promover la elaboración de un programa ambicioso de construcción de petroleros con seguridad mejorada en Europa. En efecto, los astilleros saben ya perfectamente construir buques mucho más seguros que los petroleros actuales de doble casco. Por lo tanto, ya no es suficiente contentarse con respetar las normas en vigor.

En todos los casos, Europa debe financiar un programa de investigación naval a fin de multiplicar las innovaciones en materia de seguridad y desarrollar normas estrictas comunes.

Agencia europea de seguridad marítima:

Esta agencia es la encargada de comprobar la eficacia de las reglas comunitarias en materia de seguridad marítima y presionar a los Estados para que apliquen las normas y los controles de seguridad.

Se solicita encarecidamente al Consejo Europeo que decida lo antes posible el lugar donde se situará la sede de dicha agencia.

Vigilancia del tráfico marítimo:

La directiva sobre la vigilancia del tráfico marítimo debe ser puesta en aplicación por los Estados de aquí a febrero de 2004. Se exige a los Estados miembros que adopten todas las medidas necesarias para garantizar su aplicación para esta fecha a más tardar.

La base de datos europea EQUASIS debe ser reforzada rápidamente para permitir un intercambio intenso de informaciones sobre todas las inspecciones llevadas a cabo en los buques (carga, seguros, historial y estado del navío, controles efectuados, derecho social y cualificación de la tripulación, ...) permitiendo así a las autoridades portuarias impedir que los buques se hagan a la mar cuando las condiciones de navegación no sean adecuadas. También deberá instaurarse un mecanismo de autorización previo para el acceso a las aguas europeas.

Deberà actualizarse de manera continua la publicación de la lista negra de buques que no cumplen las normas.

Además, será necesario obligar lo antes posible a que todos los buques estén provistos de sistemas de identificación automática para la comunicación automática con las autoridades costeras, así como de un sistema de localización automático de los contenedores, ya que la pérdida de un contenedor que transporta productos peligrosos puede conducir a una contaminación extremadamente solapada y devastadora.

Se trata de asegurar una vigilancia global de las aguas europeas y una movilización coordinada de los medios de acción, por medio de guarda-costas comunitarios.

El transporte de mercancías peligrosas por mar deberá estar fuertemente regulado, incluso limitado en la zona económica exclusiva, mediante la instauración de trayectos específicos y la obligación de recurrir, en algunas zonas delicadas, a un cuerpo especializado de pilotos jurados.

Identificación de puertos o bahías de refugio para buques en dificultades:

La contaminación que llega a las costas no es la única contaminación. Todo lo contrario, cuando el naufragio se produce en alta mar, se multiplica la superficie de contaminación.

Cada país marítimo de la Unión europea deberá por consiguiente prever lugares de acogida de los buques en dificultades, ya que es la única forma de recuperar los hidrocarburos, afectando el mínimo de costa. Habrá que realizar un inventario de ensenadas, puertos y bahías, teniendo en cuenta sus características físicas, económicas, ecológicas, turísticas,... Se trata de elecciones políticamente difíciles, pero indispensables, que requerirán la clarificación de las responsabilidades jurídicas y financieras.

Organización de la responsabilidad penal, civil y financiera de todos los actores del transporte marítimo:

Todos los ataques contra el mar merecen ser severamente sancionados. Para ello, conviene establecer jurídicamente la responsabilidad medioambiental de todos los actores del transporte marítimo (armadores, empresas de clasificación, propietarios de buques, fletadores, autoridades portuarias, ...) y hacer un informe de la situación medioambiental de las aguas y costas europeas. Si la responsabilidad penal incumbe a cada uno de los actores de la cadena, la responsabilidad civil debe incumbir exclusivamente a un único actor, fletador o armador.

Lucha contra las limpiezas de fondos salvajes de los petroleros:

Se trata de prohibir las limpiezas de fondos de los petroleros en el mar y hacer obligatoria la descarga de los residuos en los puertos, por la transposición efectiva por todos los Estados Miembros de la Directiva "residuos" prevista para el 1 de enero de 2003. Los puertos deberán estar equipados para este fin de dispositivos de recuperación y habrán de dotarse de los medios que permitan identificar el origen de los vertidos provenientes de limpiezas de fondos, haciendo que sea obligatoria por ejemplo, la instalación de dispositivos indicadores en las bombas de los buques.

Estudio de las consecuencias de las contaminaciones por productos químicos:

Por último, en este momento se impone estudiar seriamente las consecuencias de las contaminaciones por productos químicos (hubo numerosos desacuerdos durante el naufragio de IEVOLI SUN), financiando programas de investigación sobre este tema.

2. Intervenir eficazmente en situaciones de naufragio

Coordinación entre los planes de emergencia:

Hay que establecer un programa de acción coordinado a escala europea, para una intervención rápida y adecuada en caso de naufragio. Es importante que en cada país las autoridades marítimas correspondientes dispongan de un plan de emergencia especializado y que se establezcan nexos de unión entre los diferentes países marítimos. Es importante por último subsanar lo más rápidamente posible el manifiesto infra-equipamiento constatado para intervenir sobre las manchas, las contaminaciones dispersas, tanto en el mar como en el litoral.

Financiación de programas de investigación de lucha contra la contaminación:

La financiación de programas de investigación especializados deberá ser reforzada para mejorar los medios de lucha contra los accidentes y la contaminación (procedimientos de recogida, tratamiento de los residuos, etc.).

3. Indemnizar y reparar los daños económicos, sociales y ecológicos

Indemnización por el conjunto de los daños:

Los procedimientos de indemnización deberán tener en cuenta el conjunto de los daños inmediatos y ulteriores, en particular para cubrir las pérdidas económicas, como las pérdidas de explotación de las actividades que dependen directamente o indirectamente del mar (pesca, marisqueo, turismo ...) en una perspectiva de crisis de larga duración. También habrá que evaluar el perjuicio ecológico para permitir una indemnización que asegure la cobertura integral del coste de reparación del medio natural.

Instauración de un fondo de compensación comunitario:

Todavía no es posible calcular el total de los daños causados por el naufragio del Prestige. Sin embargo, los límites de indemnización del FIPOL y de la convención CLC sobre la responsabilidad de los propietarios de buques podrían ser inferiores a los daños causados.

Es conveniente que los Estados miembros acuerden la creación de un fondo de compensación comunitario.

Además, si fuera necesario, tendrá que intervenir el Fondo de Solidaridad de la Unión Europea.

Por último, los procedimientos que conllevan las indemnizaciones suelen ser muy largos. Se deberán por tanto arbitrar medidas temporales de urgencia, como anticipos a cuenta de la indemnización, concedidos de manera inmediata, puesto que lo que está en juego es la supervivencia de ciertos sectores de actividad ligados al mar (pesca, marisqueo, turismo, ...).

Las Palmas de Gran Canaria, a 16 de diciembre de 2002.

EL PRESIDENTE DEL CONSEJO
José Luis Rivero Ceballos