

PROPOSTAS DE NUNCA MÁIS SOBRE TRANSPORTE MARÍTIMO

Desde a UE propúgnase unha política de transportes encamiñada a revitalizar os modos de transporte alternativos á estrada para acadar un re-equilibrio cara o ano 2010 (Libro Blanco do Transporte).

No novo contexto do desenvolvemento sostible e tamén por motivos económicos, contéplase a necesidade de priorizar o transporte público de calidade a través do fomento do transporte ferroviario, marítimo e fluvial.

Na actualidade realízanse por vía marítima o 70% dos intercambios da UE co exterior e, en particular, o 90% do comercio do petróleo e derivados.

Sen embargo, a flota europea reduciuse en beneficio dos Pavillóns de Conveniencia e os profesionais da marina mercante europeos diminuíron nun 40% desde o ano 1980. Por outra banda, estados membros da UE, como Portugal, Italia e España aparecen na lista gris do Informe Anual de 2001, do Memorando do Acordo de París sobre o Control do Estado do Porto (Paris-MOU). Esta cualificación intermedia fai alusión ao nivel de perigosidade dos buques, onde o menor risco sería branco.

Os portos están inmersos nunha carreira competitiva polo tráfico marítimo e os investimentos infraestructurais da UE, carreira que favorece unha menor atención á seguridade e ao medio ambiente. Pódese competir mellor non internalizando os gastos en seguridade e medio ambiente. Xéranse, deste xeito, as condicións para a aparición dos portos de conveniencia. De feito, na actualidade, dáse o paradoxo da ampliación de portos con fondos comunitarios a pesar de carecer de medios de prevención, de protección e planos de emerxencia, que permitan facer fronte a un eventual risco derivado da súa actividade e do seu tráfico.

Galiza, con aprox. 1500 Km liña de costa, representa o 32,6 % da española e o 4,28 % do litoral comunitario. Fronte ás nosas costas circula o 10 % do tráfico internacional e o 70 % do comercio do petróleo coa Unión Europea. Os numerosos e graves accidentes marítimos que teñen acontecido nas costas galegas, dun xeito persistente no tempo, dan conta da situación de abandono e de inseguridade na que nos atopamos.

Débase sobrancear tamén que, de acordo coas estatísticas de accidentes marítimos da "**Dirección General de la Marina Mercante Española**", no ano 2.000 rexistráronse un total de 568 accidentes e por comunidades autónomas, Galiza encabeza con 113 accidentes a táboa; en relación ás causas dos mesmos:

Causa	Nº accidentes	
--------------	----------------------	--

		%
Mal tempo	56	9.9
Fallo Material	75	13.2
Fallo Humano	238	41.9
Descoñecida	199	35.0
Total	568	100

Hai que suliñar que o 35 % dos accidentes débense a causas descoñecidas, o que indica claramente a precariedade da seguridade existente e o desinterese en afondar na contención destas causas. Tamén é notable a elevada porcentaxe de accidentes debidos a un fallo humano e ao mal tempo. Con estes datos, que son públicos e historicamente ben coñecidos, parece de todo punto evidente que é prioritario e urxente reforzar as políticas de seguridade do tráfico marítimo.

1.- MEDIDAS DE PREVENCION

1.1.- Cooperación Internacional.

É necesaria a cooperación ao nivel internacional dentro do marco dun **acordo específico de asistencia mutua dentro dos Estados da UE**, perfeccionando, á luz da experiencia, os Acordos Internacionais de asistencia rexional, como o Acordo de Bonn e o Acordo de Copenhague. Esta asistencia mutua debe priorizar a rapidez na intervención e a asistencia con medios especializados e suficientes. Asemade, a UE debe establecer acordos internacionais de mutua cooperación con terceiros países.

Creemos que, no seo da OMI, a UE debe promover **normas internacionais máis estrictas en materia de Seguridade Marítima e Ambiental.**

Entendemos que a UE debe defender na OMI a **protección de zonas especialmente sensibles, pola importancia dos seus recursos productivos e medioambientais, fronte ao tráfico marítimo; neste contexto propoñemos que Galiza sexa incluída nesas zonas.**

É preciso **modificar o Convenio Internacional sobre a Responsabilidade Civil** para que se asuman as cargas financeiras derivadas dos accidentes que ocasionen contaminación ambiental. Os estados membros e a UE deben defender na OMI iniciativas que melloren substancialmente as cuantías e os mecanismos que permitan facer efectivas estas medidas.

É urxente modificar o actual dispositivo de separación do Tráfico Marítimo de Fisterra; alonxalo máis alá das 21,5 millas, alongar a súa zona de control en dirección Norte-Sul e dotalo dos medios materiais, técnicos e humanos que permitan un efectivo control do tráfico ante as costas galegas.

1.2.- Seguridade Marítima.

1.2.1.- Bandeiras de Conveniencia (BDC).

Unha boa parte da flota mercante europea está na actualidade baixo pabellón de conveniencia como consecuencia da propia política da UE, que propiciou e subvencionou o paso a BDC. Tras un período de permisividade e tras a alarma social xerada co accidente do Erika, se inician os cambios na orientación da política comunitaria no eido da seguridade marítima.

Valoramos que é positivo pero insuficiente a Directiva vixente sobre as actividades das sociedades de clasificación, se queremos abordar a inseguridade marítima derivada da práctica habitual das BDC.

É necesario poñer en marcha unha política activa con **medidas de presión política de carácter económico que condicionen as relacións comerciais con terceiros países**, para que tomen as medidas necesarias de control e inspección dos buques que abandeiran, de xeito que os pabellóns deses Estados non se inclúan na lista negra do París-MOU. Na actualidade, países como Turquía e Marrocos están considerados de "moi alto risco" polo París-MOU e sen embargo teñen unha relación preferente coa UE. Especialmente suñible é o caso turco, por ter solicitada a súa entrada na UE e polo tamaño da súa flota e a súa importante presenza en augas comunitarias. De feito, da Lista Negra indicativa de buques publicada dacordo cos criterios contemplados na Directiva 95/21/CE, modificada pola Directiva 2001/106/CE, sobre control do Estado do Porto, que entra en vigor o 22 de Xullo de 2003, o 39,39 % son buques de bandeira turca.

Dentro da propia UE, hai tamén moitos propietarios de barcos e armadores que abandeiran con pavillóns foráneos para eludir as normativas de seguridade e control dos estados membros; debería desenvolverse unha **liña de actuación de apoio económico para aqueles que os abandeiran nos países da UE. As axudas estatais ao transporte marítimo (millora de equipamentos, desguace, etc.) débense condicionar ao abandono das BDC.**

As Illas do Canal e Xibraltar (Reino Unido), Illas Feroe (Dinamarca), Madeira (Portugal) e Illas Canarias (España) posúen na actualidade un status especial que lles permite ter BDC.

Portugal, Italia, España, Illas Feroe e Xibraltar, aparecen na lista gris do Informe Anual de 2001, do París-MOU.

En moitos casos as BDC están asociadas a paraísos fiscais onde resulta difícil perseguir as responsabilidades civís e penais derivadas da contaminación accidental ou deliberada causada polos buques. Por iso é necesario propugnar iniciativas internacionais que rematen coa permisividade existente, tras a que se desenvolven fortes intereses económicos e tamén **iniciativas comunitarias que presionen a aquelas empresas europeas que se amparan nos paraísos fiscais e nas BDC.**

1.2.2.- Portos de conveniencia.

A competencia entre os Portos por atraer o tráfico marítimo está derivando, nalguns

casos, cara ao abandono da seguridade e da protección do medio ambiente; para conseguir tarifas máis competitivas diminúen os gastos en estas áreas tan importantes para o interese xeral. Tamén se produce o control político das autoridades marítimas encargadas das Inspeccións de Control que se deben realizar nos buques, a relaxación nas inspeccións, diminución dos labores de inspección para determinadas empresas que teñen maior influencia económica e política na vida do porto, ou omisión da mesma nas fins de semana ou aos buques que entran en lastre ou para repostar combustible,...

É necesario incrementar a transparencia e o control cidadán das actividades portuarias e evitar o seu illamento do control democrático das institucións.

A UE debe desenvolver liñas de actuación que garantan:

- 1) **A independencia e profesionalidade das autoridades marítimas ao respecto das autoridades portuarias e do goberno.**
- 2) **A obrigatoriedade de que o número de inspectores sexa proporcionado ao tráfico marítimo existente.**
- 3) **A obrigatoriedade de realizar inspeccións tamén en días non laborables e aos buques que entran en lastre ou a repostar combustible.**
- 4) **A bonificación para aqueles portos que realicen unha porcentaxe maior de inspeccións e a penalización para os que non acaden os mínimos esixidos.**
- 5) **A porcentaxe mínima esixida debe incrementarse ao 40% e debe avaliarse respecto a cada porto, non só cuantitativa senón tamén cualitativamente en función das características do tráfico portuario.**
- 6) **A transparencia no Control do Tráfico Marítimo, publicando o listado de movemento portuario de buques, no que se indique o nome, o IMO, a bandeira, o ano de construción, o tipo de buque, o tipo de casco, a mercadoría, as inspeccións realizadas e os resultados.**
- 7) **O incremento do control das actividades portuarias polas institucións democráticas.**

1.2.3.- A Axencia Europea de Seguridade Marítima.

Valoramos positivamente a súa constitución anticipada, mais é necesario **axilizar o seu funcionamento e dotala dos medios económicos, técnicos e humanos necesarios para levar adiante o seu labor de seguridade marítima.**

Dentro do maior respecto a outras propostas, entendemos que a trágica historia de accidentes marítimos das nosas costas (), fala da súa situación de abandono e indefensión e constitúe o argumento para **propoñer a Galiza como sé para ubicar a Axencia Europea de Seguridade Marítima.**

1.2.4.- Petroleiros de dobre casco.

Tras os graves accidentes do Erika e do Prestige, as opinións públicas galega e europea ven con preocupación as dificultades da UE para impoñer o dobre casco.

O ritmo de substitución progresiva acordado na OMI é claramente insuficiente.

As medidas unilaterais dos EE.UU., condicionando a entrada dos petroleiros nos seus portos a posuír o dobre casco, parécennos positivas.

Os propietarios e fletadores están dispostos a que os buques de máis de 15 anos non transporten derivados do petróleo a portos da UE e segundo as estatísticas de Intertanko, o número de petroleiros de dobre casco a finais de 2002 é de 1.451 (41%) e para o 2007 estiman acadar o 75%.

Por tanto, é factible:

- **adiantar a prohibición para acceder a augas comunitarias a petroleiros mono-casco para o 2005;**
- **prohibir a entrada en portos, terminais e zonas de ancoradoiro da UE aos petroleiros de casco único que transporten calquera tipo de fuelóleo ou derivados petrolíferos pesados.**
- **prohibir a entrada en portos, terminais e zonas de ancoradoiro da UE aos buques de máis de 15 anos, calquera que sexa a súa bandeira e que transporten mercadorías perigosas e contaminantes.**

1.2.5.- Portos-Refuxio.

É positiva a vontade da Comisión de definir lugares de refuxio para acoller aos buques con dificultades. Pero, ademais, **é necesario e urxente implementar a construción e dotación material, técnica e humana de portos refuxio nas nosas costas que cumplan a súa función no marco de protocolos de actuación contemplados nos Planos de Emerxencia.**

1.2.6.- Os Fondos Estructurais da UE e a Seguridade.

Existe unha política comunitaria de promoción de liñas marítimas (autopistas do mar) entre portos europeos con conexións intermodais, que utiliza Fondos estruturais para fomentar o seu uso e garantirles unha dimensión comercial atractiva.

Se queremos facer realidade o Desenvolvemento Sostible, os investimentos infraestruturais derivados da política comunitaria de transportes non poden camiñar divorciados de garantías expresas á seguridade e á protección do medio ambiente.

A UE debe regulamentar os parámetros mínimos que debe cumprir cada instalación portuaria en función das súas características específicas e cada zona marítima en relación ao tráfico existente, respecto a medidas de prevención, medios de protección e planos de emerxencia.

Desde a Plataforma Nunca Máis entendemos que **é preciso regular explicitamente que os investimentos infraestruturais da UE estean condicionados ao estricto cumprimento de toda a normativa medioambiental e de seguridade.** Debe comprobarse de xeito metódico e rigoroso, mediante inspeccións comunitaria, a existencia nas instalacións portuarias dos medios de Prevención, Protección e dos Planos de Emerxencia necesarios para facer fronte aos riscos derivados das súas características concretas e do tráfico marítimo que acolle. As inspeccións comunitarias deben dar audiencia a todos os sectores implicados.

Deben crearse Fondos Económicos destinados a dotar de medios materiais, técnicos e humanos, específicos para o sistema público de Control do Tráfico e a Seguridade Marítima e para a loita contra a contaminación mariña (buques de remolque, de salvamento, de loita contra a contaminación, aeronaves especializadas, barreiras de contención, skimmers, etc.).

1.2.7.- A Seguridade Ambiental.

Non é posible un Desenvolvemento sostible se priorizamos os intereses económicos sobre a seguridade e o medio ambiente.

As zonas costeiras son, historicamente, especialmente activas e sofren unha alta presión demográfica e unha intensa actividade económica. Por iso, para que o Desenvolvemento Sostible sexa unha realidade **é urxente darlle forma legal ás directrices comunitarias para a Ordenación Integral do Litoral Costeiro, porque non é posible un desenvolvemento sostible sen definir os usos compatibles co medio e garantir unha seguridade ambiental.**

1.2.8.- Sancións Penais.

Apoiamos a iniciativa de propoñer unha Directiva na que se contemplan sancións, incluídas as penais, para perseguir a contaminación ocasionada polos buques.

Propoñemos que se inclúan sancións para calquera tipo de accidente e tamén para os derivados das actividades que se realizan nas instalacións portuarias e se contemple **a responsabilidade das autoridades por decisións negligentes e/ou por carecer dos medios de prevención, protección e planos de emerxencia necesarios para poder enfrontar calquera continxencia.**

1.2.9.-Formación Profesional das traballadoras e traballadores do mar.

Apoiamos a posta en marcha da Directiva que pretende garantir un nivel mínimo de formación nos profesionais do mar.

2.- MEDIOS DE PROTECCIÓN.

Ademáis de ser necesarias medidas de prevención, os accidentes acontecen por numerosas causas, entre elas hai que suliñar os fallos humanos, agresións metereolóxicas, e causas descoñecidas, que suman en total o 60 % dos accidentes graves. Ousexa, que as medidas de prevención son necesarias para diminuír o número e o impacto das continxencias, pero non son suficientes para garantir a seguridade, porque os accidentes acontecen. Por iso é tan importante dotarse de medios de protección.

Galiza, a pesar da súa clara vocación mariñeira e da trágica traxectoria de accidentes acontecidos nas súas costas, non posúe centros de almacenamiento, nin os medios materiais necesarios, nin persoal especializado.

2.1.- Creación de centros de almacenamiento e de intervención de emerxencia.

Estes centros deben estar repartidos polo litoral con criterios técnicos, en función dunha análise de riscos da zona e deben respostar ao criterio de intervención rápida. Asimismo teñen que estar dotados do equipo e persoal necesario para intervir nos riscos avaliados. Por exemplo, países como Noruega posúe 15 centros deste tipo; Francia conta con 13 centros de almacenamiento.

2.2.- Medios materiais.

Deben estar proporcionados aos riscos que se pretenden neutralizar e estar operativos nos lugares idóneos para unha intervención rápida.

Buques especializados no control da contaminación por verquidos de hidrocarburos.

Remolcadores de diferentes potencias.

Buques gardacosta equipados para a loita contra os hidrocarburos.

Gabarras de alta mar e de litoral.

Aeronaves de vixilancia especificamente equipadas.

Vixilancia vía satélite.

Barreiras de contención de diferentes capacidades técnicas (oceánicas, de litoral...)

Barreiras de adsorción.

Grupos de Bombeo (Skimmers) de diferentes potencias, para fluidos de distintas densidades, para traballar desde terra e desde barcos.

Remolcadores de contenedores.

Cisternas inchables. Contenedores de diferentes capacidades adaptados aos distintos eidos de limpeza.

Máscaras con filtros e E.P.I.

Equipos especializados para mergulladores.

Bombas de succión para limpeza de fondos.

Equipos de iluminación para incorporar aos diferentes eidos de limpeza.

Balizas de sinalización.

Equipos técnicos para limpeza mecánica das praias., etc.

2.3.- Persoal técnico.

Precísase de persoal especializado e entrenado para estes labores.

3.- PLANOS DE EMERXENCIA.

Unha vez avaliados os riscos é necesario dotarse dos adecuados medios materiais, técnicos e humanos e elaborar unha estratexia de intervención para saber actuar, cando se fan realidade os perigos potenciais dos que nos queremos defender. Para iso é necesario dotarnos dun Plano de protección operativo que nos sirva para neutralizar a continxencia.

Un Plano de Emerxencia é un plano de protección operativo que comprende un conxunto de elementos clave, donde se contemplan diferentes protocolos de actuación para distintos niveis de risco e para todas as continxencias posibles; ademais, tamén debe incorporar labores tan importantes como información aos afectados, simulacros, etc.

Cando aconteceu o accidente do Prestige, Galiza non contaba cun Plano de Emerxencia.

4.- OUTRAS MEDIDAS

3.1.- Indemnizacións.

Apoiamos a proposta que a Comisión presentou á OMI de incrementar a 1000 millóns de euros o umbral a partir do que o armador perde o dereito de limitar a súa responsabilidade.

Independentemente de se a OMI asume esa proposta, entendemos que o ***Fondo de indemnización de danos causados pola contaminación de hidrocarburos en augas europeas (Fondo COPE)***, proposto pola Comisión debe ser ampliado a 1500 millóns de euros e ratificado polos estados membros.

3.2.- Fondo de Solidariedade da UE.

Apoiamos a modificación do FSUE para que cubra ademais das catástrofes naturais, aquelas outras de tipo tecnolóxico ou medioambiental.

Entendemos que dada a gravidade do acontecido e por solidariedade coas persoas afectadas e cos danos ecolóxicos producidos, debe aplicarse con carácter retroactivo para o caso do Prestige.

3.3.- Axudas a mariscadores/as, acuicultores/as, mariñeiros e a todas aquelas actividades relacionadas.

Desde a Plataforma Nunca Máis entendemos que **o país vive unha grave situación como consecuencia da vontade política do Goberno Central e da Xunta de Galicia, de forzar unha aparencia de normalidade, despreciando as consecuencias da marea negra a medio e longo prazo, para o medio ambiente, para as actividades extractivas e para os cidadáns en xeral.**

Por iso propoñemos que se manteñen no tempo as axudas aos sectores implicados e se amplien a outros sectores afectados como o turismo, a hostelería, os comercializadores, os depuradores, as conserveiras, etc.

3.4.- Creación dun Fondo de Recuperación Ambiental.

Unha vez limpo o medio mariño, é necesario e urxente realizar os labores de rexeneración e rehabilitación que permitan restituir o dano ocasionado no medio ambiente e posibilite a recuperación de todas as actividades relacionadas (pesqueiras, marisqueiras, turísticas, etc.).

Dubidamos da vontade do Goberno central e da Xunta de Galicia de acometer con seriedade e profundidade estes labores.

Por outra banda entendemos que a UE debería establecer un Fondo de Recuperación Ambiental que permitira realizar as actividades sinaladas e tutelar a súa real aplicación.

3.5.- Creación dunha Comisión de Seguimento Europea.

Existe unha fonda desconfianza sobre a actuación dos nosos gobernos nas labores de limpeza e rexeneración do medio. Por iso propoñemos a creación dunha Comisión de Seguimento Europea que permita recoller información dos diferentes sectores implicados e avaliar os labores de limpeza realizados, os niveis de contaminación existentes e os labores de rexeneración e rehabilitación.

3.6.- Creación dunha Comisión de Investigación.

Queremos transmitir á UE a preocupación e alarma existente na nosa sociedade, de que un acontecemento de semellante gravidade e repercusións e que afecta a estados membros, non sexa investigado polos nosos representantes directos nun foro institucional europeo.

Entendemos que a información veraz e a transparencia son pilares dos organismos democráticos e non podemos observar desde a pasividade como se deterioran os mecanismos que fan posible que vivamos como propias as nosas institucións.

Por iso, solicitamos a **creación dunha Comisión de Investigación.**

Galiza, 24 de Marzo de 2003.