GRUPO PARLAMENTARIO

GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PSOE 020143 PSOE

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS SECRETARIA GENERAL REGISTRO GENERAL 14 NOV 2002 Entrada 103914

A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista tengo el honor de dirigirme a esa Mesa para, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento de la Cámara, presentar la siguiente Proposición no de ley relativa a **la elaboración de un Plan de medidas extraordinarias y urgentes a adoptar por el Gobierno español para la atención de los sectores sociales de la Comunidad Autónoma de Galicia que resulten perjudicados por el accidente del buque tanque "Prestige", la regeneración y recuperación de las costas afectadas, así como para la prevención futura de siniestros de similar naturaleza** para su debate con carácter urgente en el Pleno del Congreso de los Diputados.

MOTIVACIÓN

El pasado miércoles 13 de Noviembre el petrolero monocasco *Prestige* construido hace veintiséis años, matriculado en Bahamas y perteneciente a la naviera *Mare Shipping Incorporated,* sufrió una rotura de casco, consecuencia de la cual comenzó a derramar fuel-oil. Su posición en la proximidad de las costas de Galicia amenazaba una auténtica catástrofe ecológica.

A lo largo de los últimos días se ha ido actuando por parte de la sociedad estatal de salvamento marítimo (SASEMAR) y por la administración marítima española que han puesto todos los medios a su alcance con el objeto de impedir lo que puede llegar a convertirse en una nueva desgracia para el litoral de la zona costera de Galicia más próxima geográficamente al punto en el que se ha producido el siniestro del petrolero.

Los diferentes medios de comunicación y desde que se produjo el accidente, han reflejado exhaustivamente las circunstancias que se han vivido en el entorno del barco, los esfuerzos realizados para el salvamento de la tripulación y para evitar el vertido del combustible.

Se han reflejado asimismo las circunstancias adversas derivadas del estado de la mar así como las fundadas sospechas de un lamentable estado de mantenimiento del buque por parte de la empresa armadora y el incumplimiento de los preceptivos controles técnicos exigibles que debían de haberse efectuado por la Sociedad Clasificadora, el American Bureau of Sipping (ABS), y por la encargada de la Auditoría de seguridad, el Bureau Veritas, así como la total dejación del control técnico por el Estado de su Pabellón, Bahamas, en una clara muestra más (en la actualidad otro petrolero de pabellón de Bahamas se encuentra embarrancado ante las costas danesas) de su evidente condición de "Pabellón de Conveniencia" que presta a los buques previo pago, pero abandona las obligaciones derivadas de tan importante acto como es el permitir que enarbolen su pabellón; amén de escapar a los controles obligatorios en cada uno de los países en cuyos puertos recalaba el barco.

Por su edad y pabellón, se trata de un "buque de riesgo" que no ha pasado por las inspecciones pertinentes, y que pone una vez más de manifiesto lo fácil que es operar buques que incumplen la normativa exigible, y la imperiosa necesidad de mantener y potenciar todas las medidas de protección de la seguridad de la navegación.

Este incidente que viene a añadirse a la larga serie de accidentes desgraciados que han impactado gravemente a diferentes zonas del litoral de países miembros de la Unión Europea, ha sensibilizado grandemente a las instituciones comunitarias, de forma tal que el Parlamento Europeo y el Consejo han propuesto una Directiva relativa al *establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento e información sobre el tráfico marítimo*, a la propuesta de reglamento por parte del Parlamento Europeo, relativo a "*La introducción acelerada de normas en materia de doble casco o de diseño equivalente para petroleros de casco único*", que prevén unas fechas de retirada del mercado de los petroleros de casco único, basadas en la normativa aprobada por OMI (Organización Marítima Internacional) para todo el mundo, pero que son muy superiores a las que Estados Unidos ha aprobado para sus costas, y que permitirán la operación de estos buques frente a nuestras costas hasta el año 2026, mientras que en EEUU solamente se permitirán hasta el 2010. Este desfase señala que las costas europeas estarán menos protegidas que las de los EEUU y que además al cerrases el mercado americano quince años antes para estos barcos, se concentrarán frente a las costas europeas incrementando el riesgo derivado.

impreso en papel ecológico

En efecto, el 27 de Abril de 2001, en su 46º período de sesiones, el Comité de Protección del Medio Marino de la OMI, aprobó unas nuevas e importantes enmiendas a la regla 13G del Anexo I del Convenio MARPOL (MARINE POLUTION) 73/78 mediante la resolución CPMM 95/46 (Comité de Protección del Medio Marino), que han entrado en vigor el 1 de Septiembre de 2002, y en las que se introduce un nuevo programa de eliminación "acelerada" de los petroleros de casco único. Las fechas definitivas en las que los petroleros deberán cumplir la regla 13F del Anexo I del Convenio MARPOL 73/78 dependen del tamaño y la antigüedad de los buques. En consecuencia, los petroleros se dividen en tres categorías en función de su tonelaje, construcción y edad.

El *Prestige*, según el calendario referenciado y dado que fue construido en el año 1976, podría haber seguido en funcionamiento al menos hasta el año 2005 por cuanto según el Artículo 4 del Reglamento comunitario relativo **a la introducción acelerada de normas en materia de doble casco o de diseño equivalente para petroleros de casco único,** esta es la fecha acordada por la Unión Europea, que además, según el Artículo 5 de la citada disposición puede ampliarse hasta el 2010 mediante una simple declaración del estado de pabellón (en este caso Bahamas) de que el buque participa en un programa especial de evaluación, que está técnicamente controlado por las sociedades de clasificación de buques. En este lamentable caso ha quedado patente la falta de rigor técnico y profesional de la sociedad de clasificación y la ausencia de responsabilidad del Estado que presta su pabellón al buque tanque *Prestige*.

La dura realidad nos ha puesto de manifiesto que el *Prestige,* cuyo casco se ha agrietado por la mera acción del mar, se encontraba en el límite de su vida útil y en consecuencia si se hubiese acortado la misma no hubiese ocurrido el siniestro que todos lamentamos. Este caso , nos debe conducir a estimar que actualmente se encuentran centenares de buques tanques en las mismas condiciones que el *Prestige* y que en consecuencia es menester adoptar en el ejercicio de una elemental responsabilidad institucional, todas aquellas actuaciones que conduzcan a la eliminación de buques tanques de tales características, disminuyendo los plazos acordados hasta ahora en las instituciones comunitarias.

Impreso en papel ecológico

Las instituciones comunitarias hicieron una propuesta de Directiva relativa al establecimiento de un *sistema comunitario de seguimiento e información sobre el tráfico marítimo* que pretende incrementar el control de los buques que circulan en aguas europeas aunque no hagan escala en los puertos comunitarios, obligando a los mismos a que notifiquen su presencia a los centros de control de tráfico y comuniquen el número de personas y volumen de combustible a bordo, obligando asimismo que los buques que hagan escala en los puertos de la Comunidad vayan equipados con un sistema de transpondedores (sistema automático de identificación al igual a como ocurre en la navegación aérea) según un calendario entre el 2002 y el 2007 para los barcos nuevos.

La anterior disposición obliga a llevar "cajas negras" a bordo de los buques que hagan escala en los puertos de la Unión, entre 2002 y Enero de 2008, según un calendario que se anticipa al fijado por la organización marítima internacional; desarrollo de las bases comunes y su interconexión; refuerzo de las facultades de intervención de los estados ribereños, que podrán ordenar el desvío de un buque que amenace sus costas, enviar un equipo de evaluación a bordo del buque o imponer el pilotaje o remolcado del mismo.

En consecuencia y por las razones apuntadas, el Grupo Parlamentario Socialista propone la siguiente:

PROPOSICIÓN NO DE LEY

"El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1.- Que con carácter urgente se constituya una Comisión Mixta que integre a los Ministerios con competencia en la materia, la Xunta de Galicia, los Ayuntamientos y las asociaciones representativas de los sectores sociales y económicos afectados, con el objeto de configurar todo un conjunto de actuaciones institucionales tendentes a garantizar, mientras duren los efectos del siniestro, el nivel de renta de los empresarios y

trabajadores de los sectores de la pesca, el marisqueo, la acuicultura y actividades conexas y otras afectadas en sectores derivados de actividades turísticas de restauración y recreativas vinculadas al litoral, así como a los trabajadores, armadores de buques de pesca y familias, en suma el conjunto de damnificados por la "marea negra" derivada del accidente del buque Tanque *Prestige*.

2.- Que elabore y ejecute con urgencia un Plan de evaluación del daño medioambiental causado y de las medidas para la regeneración del litoral afectado, así como un seguimiento temporal de ejecución de las mismas hasta la completa restitución del ecosistema marino a la situación existente antes del accidente.

3.- El Gobierno elaborará con carácter urgente un Real Decreto-Ley que habilite un crédito ampliable con una dotación inicial de 60 millones de euros, así como los créditos necesarios para la financiación y atención de aquellas medidas derivadas de los acuerdos alcanzados en la Comisión Mixta referenciada en el punto primero, así como para realizar las actuaciones exigidas en el punto segundo, a cuyos efectos se solicitará apoyo económico a la Unión Europea y al Fondo de Compensación de Accidentes derivados del transporte de hidrocarburos (Oil Polution Fund).

El Real Decreto-Ley contendrá las previsiones financieras pertinentes en forma de créditos ampliables dirigidos a la utilización por parte de los Ayuntamientos con el objeto de atender las necesidades sociales vinculadas a la restauración de los daños producidos hasta que se recupere totalmente el ecosistema dañado.

4.- Materializar en los organismos internacionales competentes en materia de transporte marítimo (OMI), la voluntad española de modificar el actual **"Dispositivo de separación de tráfico marítimo a la altura de Finisterre"**, proponiendo su alejamiento de la costa gallega hasta los límites más extremos técnicamente posibles, y además que se incluya en el mismo una **nueva vía** obligatoria para todos los buques tanques que transporten mercancías peligrosas o contaminantes, todavía más alejada de la costa que las actuales reservadas al tráfico ordinario de mercancías no peligrosas y pasajeros; de manera similar a como el Estado francés tiene establecido frente a sus costas a la altura de la isla de Ouessand donde ha configurado un dispositivo de separación por el que el tráfico ordinario

impreso en papel ecológico

circula a una determinada distancia de la costa y el reservado para el transporte de mercancías peligrosas o contaminantes, debe hacerlo más lejos de la costa que el anterior, de manera que en caso de accidente, los servicios de salvamento disponen de más tiempo para reaccionar y la eventual polución es más improbable que arribe a las costas más cercanas.

5.- Demandar a las instancias comunitarias la anticipación y el acortamiento en el tiempo de los plazos acordados a los petroleros de "casco único" para continuar operando en los puertos europeos, acompasándolos en el tiempo a los fijados en los EEUU y extender esta prohibición a la navegación dentro de las aguas en las que los Estados de la Unión Europea ejercen soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

6.- Plantear a la Comisión Europea y en las organizaciones internacionales un mayor control sobre las "**sociedades de clasificación**" con el objeto de aumentar la exigencia de sus responsabilidades sobre los buques clasificados por ellas que hayan sufrido accidentes derivados de un deficiente estado de mantenimiento.

7.- Exigir que la Unión Europea incremente su acción de control sobre los buques tanques y de transporte de mercancías peligrosas o contaminantes, de "**pabellones subestandar**" con el objetivo final de su alejamiento de los puertos comunitarios.

8.- La anticipación de las medidas de control contenidas en el proyecto de **sistema comunitario de seguimiento e información sobre el tráfico marítimo** en lo referente a los buques tanque de transporte de mercancías peligrosas o contaminantes, de manera que sea posible detectar su posición y estado en todo momento en las aguas en las que los Estados miembros ejercen soberanía, derechos soberanos o jurisdicción antes de las fechas propuestas del 2008.

9.- Mejorar los "**sistemas de situación**" terrestres en el litoral de Galicia con los que los buques que navegan en esta área del Océano Atlántico establecen su posición con un medio adicional o complementario a los sistemas instalados a bordo, de manera que sea posible exigir el

alejamiento de dichas costas a todos los buques que transporten mercancías peligrosas o contaminantes.

10.- Dotar a la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo (SASEMAR) de remolcadores con potencia superior a los 20.000 HP, y estacionar al menos uno de estos buques en las costas de Galicia en régimen de permanencia.

11.- Dotar a la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo de buques específicos con capacidad de recogida de hidrocarburos en el mar similares a los que se disponen en Alemania, Francia, EEUU y otros países de nuestro entorno y estacionar al menos dos de estas unidades en régimen de permanencia en las costas de Galicia.

12.- Que se instalen depósitos de material específico de protección de la costa y de lucha contra la contaminación (barreras de protección, barreras absorbentes, skimmers,...etc.) en distintas zonas de la costa gallega, para permitir la acción inmediata en caso de siniestro y que la sociedad de estatal de salvamento marítimo, disponga de técnicos en dicha zona para su utilización y adiestramiento de los efectivos humanos susceptibles de actuar en el litoral.

13.- Que se realice una evaluación de riesgos del litoral español que soporta una mayor incidencia de tráficos de transporte marítimo de hidrocarburos y otras sustancias especialmente nocivas o contaminantes (por ejemplo el estrecho de Gibraltar y las islas Canarias entre otras) y se instalen en aquellas zonas, similares instalaciones a las que hemos demandado para la costa de Galicia.

14.- Que se interpongan acciones legales en exigencia de las responsabilidades derivadas del accidente contra el armador, el operador, el fletador, los aseguradores y demás agentes implicados en la operación del buque *Prestige*

15.- Que promueva de forma inmediata ante las instituciones comunitarias la creación y puesta en marcha de la Agencia de Seguridad Marítima Europea en España y concretamente en la Comunidad Autónoma de Galicia."

Palacio del Congreso de los Diputados a 18 de noviembre de 2002

EL DIPUTADO
JOSÉ SEGURA CLAVELL

EL PORTAVOZ DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

Impreso en papel ecológico