

SOLIDARITE ET PROPOSITION SYNDICALE FACE À UNE CATASTROPHE EVITABLE

RESOLUTION FINALE DE LA RENCONTRE SYNDICALE EUROPEENNE CONCERNANT LE NAUFRAGE DU « PRESTIGE »

(LA COROGNE, les 13 et 14 décembre 2002)

Réunies à la Corogne - la Confédération Européenne de Syndicats (CES) ; la Fédération Européenne du Transport (ETF) ; la Confédération Française Démocratique du Travail (CFDT), La Confédération Générale des Travailleurs (CGT) et Force Ouvrière (FO), représentant le mouvement syndical français ; la Confédération Générale des Travailleurs du Portugal (UGT-P) ; et les Commissions Ouvrières (CC.OO) et l'Union Générale des Travailleurs (UGT) pour l'Espagne - pour analyser les causes et conséquences de la catastrophe provoquée par le naufrage du pétrolier *Prestige* au large des côtes de la Galice et formuler aux autorités espagnoles et européennes les propositions considérées nécessaires pour réparer les dommages occasionnés, rétablir la situation antérieure et faire en sorte qu'une telle catastrophe ne se reproduise pas, considérant :

- Le transport toujours plus intense de produits dangereux, émanant de méthodes de production et de consommation, peu ou pas du tout acceptables
- L'insuffisance de la réglementation juridique, tant européenne qu'internationale, du transport maritime de marchandises et les limitations en matière de contrôle et inspection, permettant la navigation des bateaux qui ne réunissent pas les conditions minimums de sécurité et mettent en danger les localités et les populations riveraines, comme cela vient d'être le cas.
- L'évidente absence de plans d'urgence comprenant des protocoles d'actions, l'insuffisance des moyens humains et techniques (remorqueurs, navires de nettoyage, barrières, etc.) pour face à ce genre d'accidents, aggravent leurs conséquences
- La lâcheté, l'inefficacité des différentes administrations espagnoles – nationales et des Communautés Autonomes – pour diffuser l'information au sein de la population, pour apporter une réponse immédiate et surtout, pour coordonner toutes les actions nécessaires, inefficacité mise en évidence suite au naufrage du *Prestige*.
- Que les conséquences de la catastrophe sont visibles en Galice (900 kilomètres de côte touchés, impact écologique incalculable, répercussions économiques, sociales et sur l'emploi découlant de la paralysie de la pêche et des activités annexes, ainsi que dans les autres secteurs de production) touchent également la côte nord de l'Espagne ainsi que celle du Portugal et la France en compromettant leur futur.
- Que face à un événement de cette ampleur, nous devons demander la réparation des dommages causés , par l'adoption d'un Plan Intégral pour résoudre les problèmes écologiques sociaux et économiques, exiger que soient établies les responsabilités du Gouvernement espagnol ainsi que celles des institutions européennes pour leur

négligence au moment d'affronter la situation et d'adopter des mesures pertinentes : mesures qui ne doivent pas être financées par les ressources des politiques structurelles déjà approuvées, mais avec des fonds non engagés, de l'Union européenne et du Gouvernement espagnol.

Ces organisations approuvent la résolution suivante :

L'Union européenne, malgré l'inquiétante fréquence d'accidents similaires, sur les côtes européennes – les Iles Shetlands en 1993, Milford Haven en 1996, Erika en 1999 – n'a toujours pas fait les efforts suffisants pour adopter une législation efficace et pour que s'appliquent pleinement les dispositions en vigueur tant en matière de sécurité dans la conception et la construction des navires qui transportent des substances dangereuses ou polluantes, qu'en matière de contrôle de qualité des pétroliers tout au long de leur vie active, ainsi qu'en matière de responsabilité civile en cas de catastrophes.

Plus de 22 ans après le naufrage de l'Amoco Cadiz et 10 ans après le naufrage du Mer Egée en Galice en 1992, la marée noire provoquée par le pétrolier *Prestige* au large des côtes a mis en évidence l'insuffisance de la prévention de catastrophes écologiques provoquées par le transport maritime d'hydrocarbures.

LE MILIEU MARIN EST LA PRINCIPALE RESERVE ECOLOGIQUE DE LA PLANETE, C'EST LA SOURCE DE REVENUS D'UNE GRANDE PARTIE DE LA POPULATION DES ZONES COTIÈRES ET UN ATTRAIT TOURISTIQUE. LE TRANSPORT MARITIME POURRAIT ÊTRE LE MOYEN DE TRANSPORT DE MARCHANDISES, LE PLUS SUR, LE PLUS ECOLOGIQUE ET LE PLUS ECONOMIQUE, A CONDITION QU'IL EXISTE UNE LÉGISLATION EFFICACE ET QUE SON UTILISATION NE SOIT PAS INCOMPATIBLE AVEC UN DÉVELOPPEMENT SOUTENABLE.

Le transport maritime est de plus en plus fréquemment utilisé pour le transport de marchandises et surtout de marchandises dangereuses, bien que sa propre nature engage un risque élevé qui rend nécessaire le respect strict des mesures existantes et la mise en place de nouvelles dispositions visant à améliorer la sécurité de la navigation maritime.

Étant donné les difficultés constatées au moment de définir les responsabilités face à ce genre de catastrophes, nous exigeons l'application de l'article 73 de la Convention de l'ONU sur les lois de la mer (UNCLOS) aussi bien aux commandants des navires qu'aux membres de l'équipage. Nous approuvons les déclarations de l'ITF, qui considère que la caution de 3 millions d'euros demandée au commandant du navire est démesurée et a pour objectif de détourner l'attention par rapport aux véritables responsables de cette catastrophe.

Le caractère supranational de la sécurité de la navigation et la protection de l'environnement exige de l'Union européenne qu'elle adopte d'urgence un PLAN GLOBAL DE SECURITE MARITIME DANS L'UNION, qui comporte les actions suivantes :

- Accélérer la mise en marche réelle de l'Agence Européenne de Sécurité Maritime avec toutes les ressources matérielles et humaines suffisantes pour qu'elle puisse accomplir les fonctions qui lui incombent en donnant la priorité à une évaluation exhaustive des moyens et plans de sécurité maritime disponibles et de l'action du contrôle portuaire,

afin d'éviter la création de ports de complaisance, où les formalités techniques lors des inspections ne demeurent pas à la discrétion de chacun.

- Reformulation du règlement (CE) N° 417/2002 du Parlement européen et du Conseil, du 18 février 2002, relatif à l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque, écourtant les délais d'application et introduisant un plan de retrait et de substitution graduelle des navires à simple coque devant être complétée en décembre 2005.
- Application immédiate de la Directive 2001/106/CE du Parlement européen et du Conseil, du 19 décembre 2001, modifiant la directive 95/21/CE relative à l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des Etats membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires. Le contenu de cette norme doit être élargi afin de réglementer le contrôle et l'inspection des navires en transit. De plus, elle fera progresser l'harmonisation et les conditions d'inspection -et sanction existantes au sein des Etats membres, spécialement dans le respect des critères auxquels doivent répondre les inspecteurs en ce qui concerne le niveau d'étude et d'expérience, en accord avec les conditions requises par cette directive.
- Adoption d'une Directive qui régit la responsabilité de l'armateur et de l'affréteur concernant le navire et son fret – illimitée et solidaire quant à la responsabilité-. Il sera également établi que la responsabilité civile obligatoire contractée soit adéquate et suffisante.
- Exiger des armateurs et affréteurs le respect des normes internationales en matière de travail (salaires minimaux et réglementation en matière de temps de travail et de temps de repos), de niveau d'étude et de formation de haut niveau sont des conditions indispensables afin de contribuer à la sécurité dans le transport.
- Eloigner le plus possible de la côte les actuels couloirs de trafic maritime du transport d'hydrocarbures et marchandises dangereuses dans les eaux communautaires, tout particulièrement des zones dites sensibles, en accord avec la résolution du Parlement européen concernant le naufrage du *Prestige*.
- Création dans les zones où le trafic est le plus dense et qui sont potentiellement les plus dangereuses, d'un réseau de ports-refuge sous l'autorité de chaque Etat où seront situés les services de sauvetage maritime adéquats (remorqueurs de haute mer, navires antipollution, dispositifs d'intervention immédiate en cas d'urgence...)
- Elaboration d'un règlement communautaire obligeant les pays riverains à disposer de plans d'urgence en cas d'accident maritime pouvant entraîner un risque de pollution par des marchandises dangereuses. Cette directive définira, entre autres, les moyens minimums, aussi bien humains que techniques, dont devra disposer chaque pays, l'autorité européenne responsable de la coordination et les obligations de chaque port, selon le niveau d'activité ou de marchandises dangereuses réceptionnées, ainsi que l'établissement de contrôles indépendants, de caractère public, sur la nature des cargaisons.

- Flexibilisation des conditions qui réglementent l'accès aux recours du fonds de solidarité de l'Union européenne, de façon à contribuer rapidement et efficacement au rétablissement des conditions de vie des régions touchées par une catastrophe.

La Commission européenne doit promouvoir une révision de la réglementation internationale dans les différents secteurs du droit, afin qu'elle soit en adéquation avec les temps actuels, tant en matière de frets que dans la fréquence des transports, afin de répondre aux préoccupations des citoyens et de changer la sécurité maritime en protégeant l'environnement. De même, elle appliquera des sanctions plus graves aux états qui ne respectent pas la législation communautaire.

La protection de l'environnement sur les côtes et les espaces protégés doit être une priorité pour les Etats riverains. Par conséquent, l'obligation première des Etats membres de l'Union sera de mettre en adéquation leurs législations avec les propositions énoncées antérieurement.

Outre les mesures préventives, les Etats élaboreront des réglementations spécifiques afin de pouvoir agir en cas d'accident, au travers de la :

- Mise en place des protocoles d'action coordonnés entre les différentes administrations impliquées.
- Création de bases logistiques de sécurité maritime en relation avec des centres de recherche et de sécurité maritime dotés de moyens techniques, une méthodologie et des moyens économiques suffisants, situés de préférence dans des zones sensibles ou de grande valeur écologique au niveau des couloirs maritimes. Ces centres élaboreront des rapports périodiques à caractère public.
- Elaboration de plans de récupération environnementale des zones touchées, en collaboration avec les administrations locales.
- Elaboration de plans intégraux de rétablissement de la situation sociale et économique pour les zones touchées.
- Protection et surveillance de la santé publique et au travail, des habitants et des personnes qui participent aux travaux de nettoyage exposés au fuel. La Commission doit mettre en place un système d'expertise technique indépendant, permettant de connaître le contenu précis des cargaisons embarquées.

Les organisations participant à cette rencontre, sommes conscients des graves conséquences que le naufrage du pétrolier *Prestige* a eues sur la Galice. C'est pourquoi nous appuyons toutes les demandes émises par UGT-Galice et le S.N. de CC.OO de Galice, et de façon spéciale et urgente, nous demandons l'adoption des mesures suivantes :

- Au-delà de la déclaration de zone sinistrée, les Administrations Centrales et régionales amplifient les mesures et les ressources financières nécessaires en adéquation avec une catastrophe de cette importance.

- que les revenus des personnes touchées, aussi bien directement qu'indirectement, soient garantis, tant que la situation n'est pas rétablie et que le cycle biologique de tout l'écosystème côtier n'est pas récupéré

•
Les organisations participantes, confirmons l'évidente dimension européenne de la catastrophe et, par conséquent, exigeons, que l'Union Européenne assume immédiatement la responsabilité qui lui incombe, tout en garantissant, en plus des actions que nous réclamons pour le Plan Global de sécurité maritime de l'Union, l'exigence d'une assurance de responsabilité illimitée pour tous les navires de cargaison qui naviguent dans la zone économique exclusive (ZEE), qui couvre tous les dommages aussi bien économiques, que sociaux et environnementaux qui pourraient en découler en cas de sinistre.

Les organisations présentes à cette réunion sont convaincues que la Confédération Européenne des Syndicats transmettra, en l'appuyant, cette demande à toutes les instances communautaires.

• • • • •