



## SINIESTROS QUE AFECTAN AL FONDO DE 1992

### PRESTIGE

#### Extracción de los hidrocarburos del pecio

#### Nota del Director

**Resumen:**

El Gobierno español ha presentado una reclamación de €09,2 millones (£75 millones) por los costes de la operación de extracción de los hidrocarburos del pecio del *Prestige*, incluidos los costes de los trabajos y estudios preparatorios. En su sesión de octubre de 2005, el Comité Ejecutivo consideró la cuestión de si la reclamación era admisible en principio. El Comité decidió aplazar toda decisión sobre la admisibilidad de la reclamación, pero encargó al Director que colaborase con el Gobierno español para examinar todos los elementos de la reclamación con vistas a identificar posibles conceptos admisibles y evaluar la cuantía admisible de aquellos conceptos para su consideración por el Comité en una futura sesión. Han tenido lugar tres reuniones con representantes del Gobierno español.

La Comisión Europea ha otorgado al Gobierno español aproximadamente €3,9 millones (£58 millones) para los costes de la operación de extracción de los hidrocarburos, incluidos los estudios preparatorios y los trabajos realizados en 2003. A consecuencia de ello, el Gobierno español ha reducido su reclamación a €4,2 millones (£16,5 millones).

A consecuencia de su examen, el Director ha identificado una serie de actividades realizadas en 2003, cuyos costes considera admisibles en principio. No obstante, las actividades realizadas en 2004 se relacionan todas con la operación efectiva de extracción de los hidrocarburos de la sección de proa del pecio y la adición de nutrientes a los tanques tras la extracción de la mayor parte de los hidrocarburos, para acelerar la biodegradación de los residuos de hidrocarburos restantes. El Director opina que, conforme a los criterios de admisibilidad adoptados por la Asamblea del Fondo de 1992, los costes de estas actividades son inadmisibles en principio.

**Medida que ha de adoptarse:**

Decidir si ciertos conceptos relativos a la reclamación por los costes de la operación de extracción de los hidrocarburos son admisibles, en principio, conforme a los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992.

### **1 Operación de extracción de los hidrocarburos del pecio hundido**

- 1.1 El *Prestige*, cuya carga inicial era de 77 972 toneladas de fuel oil pesado, se partió en dos y se hundió a unos 260 kilómetros al oeste de Vigo (España), la sección de proa a una profundidad de 3 500 metros y la sección de popa a una profundidad de 3830 metros. Se utilizó un vehículo

sumergible tripulado para sellar y taponar provisionalmente las fisuras a fin de reducir al mínimo la fuga de hidrocarburos, con lo cual el ritmo de pérdida estimada se indicó que era inferior a 20 litros por día.

- 1.2 El Gobierno español estableció un Comité Científico para estudiar las diversas estrategias a adoptar con el pecio. Dicho Comité llegó a la conclusión de que había dos soluciones posibles, a saber, la extracción de los hidrocarburos restantes en el pecio mediante bombeo y el confinamiento del pecio en una estructura de concreto o de acero.
- 1.3 Basándose en inspecciones llevadas a cabo en 2003, la cantidad de hidrocarburos restantes en el pecio ha resultado ser 13 100 toneladas en la sección de proa y 700 toneladas en la sección de popa, con un porcentaje de error menor del 10%, según un documento presentado por la delegación española al Comité Ejecutivo (documento 92FUND/EXC.22/8/2, párrafo 3.2).
- 1.4 En diciembre de 2003, tras efectuar pruebas en el Mediterráneo y posteriormente en la zona del siniestro, el Gobierno español decidió que se extrajera la carga restante del pecio usando bolsas lanzaderas de aluminio, que se llenan por gravedad a través de perforaciones practicadas en los tanques. El Gobierno español suscribió un contrato con la compañía petrolera española Repsol YPF para extraer los hidrocarburos restantes del *Prestige*. La extracción de los hidrocarburos comenzó en mayo de 2004 y se terminó en octubre de 2004. Se han extraído unas 13 000 toneladas de la carga de hidrocarburos de la sección de proa hundida, tras de lo cual se inyectaron nutrientes en los tanques para acelerar la biodegradación de los hidrocarburos restantes. No se intentó extraer las 700 toneladas de hidrocarburos de la sección de popa.
- 1.5 El Gobierno español ha presentado una reclamación de €109,2 millones (£75 millones) por el coste de la operación de extracción de los hidrocarburos del pecio del *Prestige*, incluidos los costes de los trabajos preparatorios y las pruebas de factibilidad que se llevaron a cabo en el Mediterráneo y en la zona del naufragio. En febrero de 2006, esta reclamación fue reducida a €24,2 millones (£16,5 millones).
- 1.6 En el presente documento se examinan los elementos de la reclamación del Gobierno español en función de los criterios de admisibilidad del Fondo de 1992.

## **2 Examen por el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 en su sesión de octubre de 2005**

- 2.1 En su sesión de octubre de 2005, el Comité Ejecutivo examinó la cuestión de si la reclamación del Gobierno español, que entonces era de €109,2 millones (£75 millones), por los costes de la operación de extracción de los hidrocarburos del pecio del *Prestige* era admisible conforme a los criterios de admisibilidad del Fondo de 1992 estipulados en el Manual de Reclamaciones del Fondo de 1992, en particular si la operación era técnicamente razonable. El examen del Comité se basó en documentos presentados por el Director y la delegación española (documentos 92FUND/EXC.30/9/2 y 92FUND/EXC.30/9/3 respectivamente).
- 2.2 El documento presentado por el Director incluía un resumen de previos siniestros de los FIDAC relacionados con buques hundidos (documento 92FUND/EXC.30/9/2, sección 2).
- 2.3 El Director había pedido a la International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF) que diese una opinión al Fondo de 1992 sobre el carácter razonable de la operación desde un punto de vista técnico, esto es, sobre la base de las circunstancias particulares del siniestro y los hechos conocidos en el momento en que se decidió efectuar la operación, y si eran razonables los costes contraídos y la relación entre estos y los beneficios derivados o previstos.
- 2.4 El Gobierno español había pedido la opinión al Dr. Michel Girin, Director del Centre de documentation de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux (CEDRE), (Francia), Profesor Lucien Laubier, Director del Institut océanographique de Paris (IOP), (Francia) y Profesor Ezio Amato, Director del Istituto per la Ricerca Scientifica e

Tecnologica Applicata al Mare ( ICRAM), (Italia) sobre la necesidad ecológica y social de tratar el pecio del *Prestige*.

- 2.5 Ambos informes se reprodujeron íntegramente en los Anexos I y II del documento 92FUND/EXC.30/9/2.
- 2.6 El Comité tomó nota de que el Director había reconocido el enorme logro tecnológico e innovador de Repsol YPF y sus socios al recobrar con éxito 13 000 toneladas de hidrocarburos de una profundidad superior a 3 500 metros. No obstante, se señaló también que en opinión del Director era importante que el Fondo de 1992 hubiese considerado la reclamación del Gobierno español puramente frente a los criterios de admisibilidad estipulados por la Asamblea del Fondo de 1992. A este respecto, se hizo referencia a la definición de 'medidas preventivas' en el artículo I.7 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, a saber 'todas las medidas razonables que tome cualquier persona después de que se haya producido un suceso a fin de evitar o reducir al mínimo los daños ocasionados por contaminación' (véase artículo 1.2 del Convenio del Fondo de 1992). Se tomó nota además de que los criterios para la admisibilidad de las reclamaciones por los costes de medidas preventivas habían sido elaborados en 1994 por el 7º Grupo de Trabajo intersesiones del Fondo de 1971, aprobados por la Asamblea del Fondo de 1971 en 1994 y refrendados por la Asamblea del Fondo de 1992 en 1996 (Resolución N°3 del Fondo de 1992, documento 92FUND/A.1/34, Anexo III) y que esos criterios se reflejan en el Manual de Reclamaciones como sigue <sup><1></sup>:

Las reclamaciones por los costes de las medidas para prevenir o reducir los daños por contaminación se evalúan basándose en criterios objetivos. El hecho de que un gobierno u otro organismo público decida tomar ciertas medidas no significa en sí que las medidas sean razonables a efectos de indemnización en virtud de los Convenios. Para evaluar su justificación técnica se tienen en cuenta los datos disponibles en el momento en que se decide adoptarlas. No obstante, los encargados de las operaciones deberían continuar evaluando sus decisiones a la luz de la evolución de la situación y del asesoramiento técnico.

- 2.7 El Comité tomó nota de que tanto la ITOPF como el grupo de expertos nombrados por el Gobierno español habían considerado que la consecuencia más probable de dejar el petróleo en su pecio habría sido un escape lento de petróleo del pecio durante muchos años, con la consecuencia de la dispersión generalizada de bolas de alquitrán en una extensa zona del Océano Atlántico que, según los vientos y las corrientes, podría haber afectado a las costas, particularmente las costas de Galicia y Cantabria. Se señaló además que, si bien los expertos designados por el Gobierno español no descartaban la posibilidad de una liberación importante de petróleo debido a la actividad sísmica, la ITOPF había llamado la atención sobre el testimonio de los buques hundidos en aguas profundas durante más de 30 años, que indicaba que no era probable un derrame catastrófico.
- 2.8 Se señaló que ambos grupos de expertos habían concordado en que era imposible cuantificar en términos monetarios la escala de los daños probables ocasionados por contaminación si no se hubiera recuperado el petróleo del pecio, pero que el caso hipotético más probable de derrame de hidrocarburos no habría constituido una grave amenaza a los recursos marinos. Se tomó nota, sin embargo, de que, si bien la ITOPF había concluido que las bolas de alquitrán varadas en la costa habrían sido despejadas por las autoridades locales junto con otros restos normales, los expertos designados por el Gobierno español habían señalado que los costes habrían sido considerables, y que a consecuencia de las disposiciones de caducidad de los Convenios de 1992, aquellos costes no habrían sido recuperables a largo plazo. El Comité tomó nota de que en opinión del Director, aunque los costes de limpieza de la contaminación ocurrida después de seis años a partir de la

---

<1> Este texto figura en la edición de 2002 del Manual (páginas 18-19). El mismo texto figura en la edición de abril de 2005 (página 21), aprobado por la Asamblea del Fondo de 1992 en su 9ª sesión, celebrada en octubre de 2004.

fecha del siniestro no habrían sido recuperables en virtud de los Convenios de 1992, el total de los costes de tales operaciones habría sido muy reducido en comparación con los costes de la operación de extracción del petróleo del pecio.

- 2.9 Se señaló que una de las principales diferencias entre las opiniones de los dos grupos de expertos era que los expertos designados por el Gobierno español tenían en cuenta el posible impacto social de dejar el petróleo en el pecio, mientras que la ITOPF se centraba solamente en los criterios de admisibilidad del Fondo de 1992, que no tienen en cuenta los efectos sociales y los no económicos. Se señaló que el Director no había tenido en cuenta esos efectos en su consideración de la cuestión de la admisibilidad.
- 2.10 El Comité tomó nota de que el Director compartía las opiniones de la ITOPF y de los expertos designados por el Gobierno español de que no era probable un derrame catastrófico del petróleo, y que todo escape de petróleo del pecio probablemente revestiría la forma de un escape lento de pequeñas cantidades de petróleo y que, si bien existía un riesgo perceptible de que un escape de petróleo del pecio alcanzase las zonas de cultivo de marisco en Galicia y las playas turísticas de las islas del Atlántico, se necesitaría un escape de petróleo mucho mayor para causar daños importantes a estos recursos.
- 2.11 El Comité tomó nota de que, a la luz de las consideraciones que se indican antes, el Director había opinado que el petróleo restante en las secciones hundidas del *Prestige* no presentaba una amenaza importante de contaminación y que los costes de la operación de extraer el petróleo eran desproporcionados con respecto a cualesquiera consecuencias potenciales económicas y ambientales de dejar el petróleo en el pecio y que, por esta razón, el Director había considerado que la reclamación del Gobierno español no cumplía los criterios de admisibilidad estipulados por los órganos rectores de los FIDAC, es decir que la operación debería ser razonable desde un punto de vista objetivo y técnico.
- 2.12 La delegación española indicó que la reclamación por €09,2 millones comprendía elementos potencialmente admisibles aparte del coste de la operación de extracción de hidrocarburos propiamente dicha, tales como el coste de un comité científico asesor, el control de las fugas de hidrocarburos del pecio y los estudios sobre la viabilidad de la extracción de los hidrocarburos y que estos elementos de la reclamación podrían ser evaluados por separado por los expertos del Fondo. La delegación española señaló que la ITOPF había llegado a la conclusión en su informe de que existía un riesgo perceptible de que los hidrocarburos derramados del pecio llegasen a Galicia. La delegación española manifestó que esto podría haber tenido repercusiones graves para los recursos pesqueros. También se señaló que podrían haber resultado afectadas las islas frente a la costa de España, que eran muy sensibles y que gozaban de un grado elevado de protección ambiental. En respuesta a varias intervenciones, la delegación española señaló que la decisión de extraer los hidrocarburos del pecio se había tomado tras las deliberaciones y el asesoramiento de un comité científico asesor integrado por más de 40 expertos reconocidos internacionalmente. Se señaló que se había informado continuamente al Comité Ejecutivo sobre la operación de extracción de hidrocarburos y que no se había manifestado ninguna opinión en contra de la operación. La delegación española indicó también que, en su opinión, los costes de la operación de extracción de hidrocarburos no eran desproporcionados teniendo presente la cantidad de hidrocarburos que se había extraído y en comparación con los costes de operaciones similares que habían sido aceptados por los FIDAC en relación con siniestros previos.
- 2.13 La delegación francesa señaló que la decisión sobre la admisibilidad de la reclamación no debería basarse en el resumen del informe en el que se respalda la propuesta el Director, que en su opinión era incompleto. Dicha delegación indicó, además, que no estaba de acuerdo en que el riesgo planteado por los hidrocarburos que quedaban en el pecio fuese bajo y señaló que si el Gobierno español no hubiese extraído los hidrocarburos la contaminación hubiera durado décadas.

- 2.14 La delegación portuguesa señaló que consideraba que la operación de extracción de hidrocarburos era razonable y que la reclamación era admisible.
- 2.15 Varias delegaciones manifestaron su simpatía con el Gobierno español, pero hicieron hincapié, sin embargo, en que se tenían que cumplir los criterios de admisibilidad del Fondo con respecto a las medidas preventivas. Tales delegaciones refrendaron la opinión del Director de que el coste de la operación de extracción de hidrocarburos era desproporcionado con respecto a las consecuencias potenciales desde el punto de vista económico y ambiental y que, por lo tanto, la reclamación no cumplía los criterios de admisibilidad del Fondo. Se señaló que cada Estado tenía derecho a decidir qué medidas preventivas debería adoptar, pero que si éstas se decidían basándose en las repercusiones potenciales desde el punto de vista social y no económico, esto no podía tenerse en cuenta al evaluar la admisibilidad de las reclamaciones en relación con los costes de tales medidas.
- 2.16 Otras delegaciones opinaron que, en vista de que no era posible predecir con certeza qué hubiera sucedido si se hubiesen dejado los hidrocarburos en el pecio, sería difícil para cualquier Gobierno resistir a la presión de la opinión pública para cerciorarse de que se eliminara el riesgo. Se señaló que el hecho de que numerosos gobiernos hubiesen probablemente actuado del mismo modo sugería que las medidas adoptadas eran razonables. Se señaló que los tres Estados se hubieran expuesto potencialmente a un riesgo de mayor contaminación de no haberse adoptado ninguna medida y que, como cuestión de principio, los Estados estaban obligados a proteger el medio ambiente de conformidad con diversos Convenios de las Naciones Unidas y era necesario que el Fondo revisase sus criterios de admisibilidad para estar a la altura de tales obligaciones. En opinión de dichas delegaciones la reclamación era admisible en principio.
- 2.17 Otras delegaciones indicaron que, si bien los costes totales relacionados con la operación de extracción de los hidrocarburos parecían desproporcionados con respecto a las consecuencias ambientales y económicas que podría suponer el haber dejado los hidrocarburos dentro del pecio, podría ser que algunos de los costes de las inspecciones y los estudios hubieran sido razonables hasta el momento en que se supo el coste real de la operación de extracción de hidrocarburos. Tales delegaciones se mostraron partidarias de las evaluaciones de los diversos elementos de la reclamación para determinar si algunos de estos elementos eran admisibles.
- 2.18 Dos delegaciones sugirieron que en vista de la importancia de la cuestión podría ser apropiado pedir un estudio técnico adicional sobre el carácter razonable técnico de la decisión.
- 2.19 El Comité decidió aplazar toda decisión sobre la admisibilidad de la reclamación, pero encargó al Director que colaborase con el Gobierno español en el examen de todos los elementos de la reclamación a fin de identificar aquellos que pudieran ser admisibles y evaluar la cuantía admisible de tales elementos para que el Comité los examine en una sesión futura (documento 92FUND/EXC.30/10, párrafo 3.7.101).

### **3 Financiación de la Comisión Europea**

- 3.1 El 4 de diciembre de 2003, la Comisión de las Comunidades Europeas (Comisión Europea) decidió otorgar una concesión de ayuda al Gobierno español en relación con los trabajos técnicos preparatorios para la aplicación de soluciones para tratar los hidrocarburos del pecio del *Prestige* como proponía el Comité Científico. La cuantía total reclamada era €31 900 000 (£21,8 millones) y la cuantía otorgada por el Fondo de Cohesión de la Comisión Europea <sup><2></sup> era €27 115 000 (£18,5 millones), correspondientes al 85%.
- 3.2 El 31 de marzo de 2005, la Comisión Europea decidió además otorgar una concesión de ayuda al Gobierno español por los costes de la extracción de los hidrocarburos del pecio del *Prestige*. La

---

<2> Decisión C (2003) 4693 de la Comisión Europea de 4 de diciembre de 2003.

cuantía total reclamada era €66 828 000 (£45,6 millones) y la cuantía otorgada por el Fondo de Cohesión <sup><3></sup> fue de €56 803 800 (£38,8 millones).

- 3.3 En enero de 2006, el Gobierno español confirmó las cuantías otorgadas por la Comisión Europea e informó al Director que se había recibido hasta entonces un total de €50,9 millones (£34,7 millones) y que estaban pendientes nuevos pagos por un total de €33,1 millones (£22,6 millones) como se indica en el cuadro a continuación.

Concepto reclamado	Cuantía reclamada €	Cuantía otorgada por la Comisión €	Cuantía pagada hasta la fecha €	Cuantía pendiente €
Estudios preparatorios	31 900 000	27 115 000	5 423 000	21 692 000
Extracción de los hidrocarburos	66 828 000	56 803 800	45 443 040	11 360 760
TOTAL	98 728 000	83 918 800	50 866 040	33 052 760

- 3.4 A consecuencia de las cuantías otorgadas por la Comisión Europea, el Gobierno español ha reducido su reclamación a €24 168 265 (£16,5 millones), de los cuales €1 785 000 (£3,3 millones) se refieren a los costes contraídos en 2003 y €9 383 265 (£13,2 millones) se refieren a los costes contraídos en 2004.

#### **4 Evaluación del Director conforme a las instrucciones del Comité Ejecutivo**

- 4.1 Tal como le encargara el Comité Ejecutivo, el Director ha llevado a cabo un examen detallado de todos los elementos de la reclamación del Gobierno español con objeto de identificar conceptos que pudieran ser admisibles conforme a los criterios del Fondo.
- 4.2 Los costes de la operación de extracción de los hidrocarburos del pecio pueden dividirse convenientemente en dos partes principales, a saber los costes contraídos en 2003 por un total de €33,1 millones (£22,6 millones) y los costes contraídos en 2004 por un total de €76,1 millones (£51,9 millones). Los costes contraídos en 2003 se refieren a las operaciones del sellado de nuevas fugas de los hidrocarburos del pecio, y varios estudios, inclusive investigaciones sobre la factibilidad de diferentes métodos de extraer los hidrocarburos del pecio. Los costes contraídos en 2004 se refieren a la operación de la extracción efectiva de los hidrocarburos y la introducción de nutrientes en los tanques de la sección de proa hundida del buque naufragado, después de extraer la mayor parte de los hidrocarburos, para acelerar la biodegradación de los hidrocarburos restantes.

##### *Reuniones con el Gobierno español*

- 4.3 Desde la sesión de octubre de 2005 del Comité Ejecutivo se han celebrado tres reuniones entre la Secretaría de los FIDAC y representantes del Gobierno español para discutir los diversos elementos de la reclamación e intercambiar opiniones respecto a su admisibilidad.
- 4.4 En una reunión en enero de 2006, el Gobierno español informó al Director que, a consecuencia de los pagos recibidos de la Comisión Europea (véanse párrafos 3.1-3.4 supra), la reclamación del Gobierno español se reduciría de €109,2 millones (£75 millones) a €24,2 millones (£16,5 millones).

<sup><3></sup> Decisión C (2005) 1091 de la Comisión Europea de 31 de marzo de 2005.

- 4.5 Durante las conversaciones el Gobierno español llamó la atención a los costes de anteriores operaciones de extracción de hidrocarburos de pecios hundidos que los FIDAC habían aceptado, comparados con los costes de la operación de extracción de hidrocarburos del *Prestige*, y en particular los costes por tonelada de hidrocarburos extraídos de esos pecios, como se indica en el cuadro a continuación.

Siniestro	Coste de extracción de hidrocarburos <4>	Coste por tonelada de hidrocarburos extraídos	Coste de extracción de hidrocarburos en valores monetarios de 2004	Coste por tonelada de hidrocarburos extraídos en valores monetarios de 2004
	€	€	€	€
<i>Tanio</i> , Francia, 1980	22 644 000	2 264	62 855 291	6 286
<i>Yuil Nº1</i> , República de Corea, 1995	4 736 000	7 069	5 288 937	7 894
<i>Osung Nº3</i> , República de Corea, 1997	4 736 000	175 407	5 338 753	197 732
<i>Prestige</i> , España, 2002	109 200 000	7 913	109 200 000	7 913

- 4.6 El Gobierno español ha señalado que el coste por tonelada de los hidrocarburos extraídos del pecio del *Prestige* era muy similar a los costes por tonelada de los hidrocarburos extraídos en el caso de los siniestros del *Tanio* y *Yuil Nº1*, todos los cuales fueron considerablemente inferiores al coste por tonelada de los hidrocarburos extraídos del *Osung Nº3*. El Gobierno español sostiene, por tanto, que los costes de la operación de extracción de hidrocarburos del *Prestige* no son desproporcionados al compararlos con estos otros siniestros.
- 4.7 El Gobierno español ha sostenido, además, que el Fondo de 1992 debe considerar la cuestión de la proporcionalidad de los costes de la operación sobre la base de la reclamación revisada y ha señalado que el coste por tonelada de los hidrocarburos extraídos del pecio se reduce entonces a € 751 por tonelada, que está muy por debajo de los costes por tonelada derivados de siniestros anteriores.
- 4.8 No obstante, el Director opina que el coste por tonelada de los hidrocarburos extraídos, si bien es un parámetro útil para evaluar la eficiencia de costes de una operación, no es la consideración primordial al considerar lo razonable de una decisión de extraer hidrocarburos de un pecio frente a los criterios de admisibilidad de los Fondos, sino más bien el coste general de la operación en relación con las consecuencias económicas y ambientales de dejar los hidrocarburos en el pecio.
- 4.9 A la hora de evaluar el carácter razonable de la técnica de las operaciones, en opinión del Director ha de tenerse en cuenta la localización del pecio y los recursos sensibles que haya en las inmediaciones.
- 4.10 En el caso del *Tanio*, la sección de proa del pecio se localizó a una profundidad de 90 metros a unos 56 Km de la costa de Bretaña, que sustentaba una importante industria de ostricultura y turismo. En el caso del *Yuil Nº1*, el buque se hundió a una profundidad de 70 metros a una distancia de apenas 10 Km de la costa de Corea y en una zona de pesca y maricultura intensas,

<4> A excepción del siniestro del *Prestige*, las cuantías citadas son las evaluadas por los FIDAC. Las cuantías en libras esterlinas se han convertido a euros sobre la base del tipo de cambio de €1=£0,6823.

incluso de cultivo de algas en superficie. Por consiguiente los hidrocarburos restantes en ambos pecios tenían el potencial de causar graves daños económicos.

- 4.11 El elevadísimo coste por tonelada de los hidrocarburos extraídos del *Osung N°3* se debió al hecho de que se encontró que solamente quedaban 27 toneladas de hidrocarburos en el pecio, en comparación con una estimación de 1 400 toneladas que se creía quedaban a bordo en el momento de adoptar la decisión de emprender la operación. Con todo, a consecuencia de la sensibilidad ambiental y económica de la zona en que yacía el pecio, los expertos coreanos concluyeron que otro derrame del pecio podría haber causado daños estimados en €64 millones (£43,4 millones). En este contexto el coste general de la operación de extracción de los hidrocarburos de €4,7 millones (£3,2 millones) no era, en opinión del Director, desproporcionado. Al resultar aparente que la cantidad de hidrocarburos a bordo era considerablemente inferior a lo que se había previsto, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1971 consideró que, sobre la base de la información disponible antes del inicio de las operaciones, había sido razonable tomar las medidas para extraer los hidrocarburos y decidió que las reclamaciones por los costes de la operación serían admisibles en principio.

#### *Consideraciones del Director*

- 4.12 El Director sigue opinando que los costes de la operación efectiva de extraer el petróleo del pecio del *Prestige* eran desproporcionados con respecto a cualesquiera consecuencias potenciales económicas y ambientales de dejar el petróleo en el pecio y que por esta razón la reclamación del Gobierno español no cumple los criterios de admisibilidad del Fondo de 1992, es decir que la operación debería ser razonable desde un punto de vista objetivo y técnico.
- 4.13 El Director observa que a principios de 2003, el Comité Científico había propuesto la extracción de los hidrocarburos del pecio y que en febrero de 2003 el Gobierno español pidió a Repsol YPF que dirigiera el proyecto de extracción de hidrocarburos. Repsol YPF inició luego una serie de estudios, que culminaron en una presentación en Madrid el 30 de abril de 2003 de las opciones para recuperar los hidrocarburos junto con estimaciones de los costes. Se presentaron dos posibles opciones. La primera suponía el uso de lanzaderas flexibles de aluminio para recuperar los hidrocarburos, cuyo coste se estimaba en €48,1 millones (£32,8 millones). La segunda opción suponía la construcción e instalación de una marquesina sobre el pecio en el fondo del mar para contener la fuga de hidrocarburos antes de su bombeo a la superficie. El coste de esta opción se estimó en €59,5 millones (£40,6 millones). Los costes de los estudios iniciales preparatorios se estimaron del orden de €10 millones (£6,8 millones).
- 4.14 El Director considera que al 30 de abril de 2003 eran evidentes los elevadísimos costes de la operación extracción de los hidrocarburos en relación con los efectos potenciales económicos y ambientales de dejar el petróleo en el pecio y que, por consiguiente, los costes contraídos después de aquella fecha eran en su mayor parte inadmisibles. Sin embargo, sobre la base de la información que consta en la documentación de apoyo presentada con la reclamación, el Director considera que hay varios conceptos de gastos contraídos a principios de 2003 que son admisibles en principio. El Director considera además que los costes de los trabajos emprendidos en julio y agosto de 2003 para completar el confinamiento del pecio eran admisibles en principio.

#### *Confinamiento del pecio*

- 4.15 Entre diciembre de 2002 y febrero de 2003, el instituto oceanográfico francés IFREMER asistió a las autoridades españolas a efectuar inspecciones limitadas del pecio y sellar las fugas de hidrocarburos del mismo. Estos trabajos se realizaron con el sumergible tripulado (batiscafo) *Nautilus*. El Fondo de 1992, en su evaluación de reclamaciones anteriores del Gobierno español, ya ha tenido en cuenta los costes de un total de €6,0 millones (£4,1 millones) asociados con los trabajos emprendidos por IFREMER.



- 4.16 Cuando Repsol YFP fue designada en febrero de 2003 para dirigir el tratamiento de los hidrocarburos restantes en el pecio, se decidió emprender nuevas operaciones de confinamiento a fin de acometer las fugas de petróleo que no habían sido abordadas por IFREMER y efectuar reparaciones permanentes de las fugas que habían sido selladas temporalmente por IFREMER. No obstante, Repsol YFP decidió, por razones de seguridad, emprender estos trabajos utilizando un ROV. A consecuencia de estas operaciones secundarias de confinamiento, se notificó que la velocidad combinada de fuga de petróleo del pecio se redujo de 700 litros a 10 litros por día. El Director considera que la operación secundaria de confinamiento fue una medida preventiva razonable y que los costes conexos eran proporcionales y, por lo tanto, admisibles en principio.

*Determinación de la cantidad de hidrocarburos restantes en el pecio*

- 4.17 El volumen de los hidrocarburos restantes en las dos secciones se determinó con un Monitor de rendimiento del reservorio, dispositivo utilizado en la exploración petrolífera para medir niveles de flujo de petróleo en pozos petrolíferos. El dispositivo fue modificado para poder utilizarlo desde el ROV subacuático. El empleo de este dispositivo permitió medir con precisión la cantidad de hidrocarburos en la sección de popa y de proa.
- 4.18 El Director considera que los costes conexos con el empleo de este dispositivo eran admisibles en principio, ya que conocer la cantidad de hidrocarburos restantes en el pecio y la cantidad ya derramada era beneficioso para determinar la escala de cualquier amenaza futura de contaminación.

*Análisis de la integridad estructural de pecio*

- 4.19 Se emprendió un examen subacuático del pecio para identificar los daños que se hubieran ocasionado a su integridad estructural a consecuencia del hundimiento y el impacto con el fondo marino, a fin de determinar si era capaz de aguantar las actividades planeadas, inclusive los trabajos de perforación necesarios para instalar válvulas para la extracción de los hidrocarburos. El estudio suponía el empleo de un calibrador subacuático del espesor del metal y el revestimiento desde el ROV y el análisis por el método de los elementos finitos basado en ordenador. El estudio indicó que el impacto con el fondo marino había tenido poco efecto en la integridad estructural del pecio y que el efecto de hacer las perforaciones en la cubierta o en el casco sería en esencia insignificante.
- 4.20 El Director opina que los conocimientos obtenidos con respecto a la integridad del pecio, además de demostrar la seguridad de llevar a cabo las operaciones de extracción de hidrocarburos, habrían sido además beneficiosos al evaluar los riesgos de contaminación relacionados con la corrosión a largo plazo y la probabilidad de fallo estructural. El Director considera, por tanto, que los costes conexos con este estudio son admisibles en principio.

*Reconocimiento batimétrico del pecio y del fondo marino en torno.*

- 4.21 Este reconocimiento fue llevado a cabo para determinar la verdadera orientación del pecio en relación con el fondo marino y las condiciones geotécnicas en torno al pecio, incluida la resistencia y sismicidad del fondo marino. Aunque este reconocimiento fue llevado a cabo primordialmente en relación con la operación de extracción de hidrocarburos, los datos obtenidos habrían sido beneficiosos para determinar la cantidad de hidrocarburos restantes en el pecio y la estabilidad de éste para el fin de una evaluación general del riesgo. El Director considera, por tanto, que los costes del reconocimiento batimétrico y la cartografía del pecio son, en la medida en que asistieron a la evaluación de la amenaza de contaminación planteada por el pecio, admisibles en principio.

*Estudios oceanográficos*

- 4.22 Se efectuaron medidas de las corrientes marinas, temperatura y salinidad del mar en las inmediaciones del pecio. Aunque los datos generados eran primordialmente con el fin de evaluar la estabilidad probable de las lanzaderas de extracción de los hidrocarburos y la marquesina de confinamiento, parte de la información obtenida habría sido necesaria para el fin de medir la cantidad de hidrocarburos restantes en el pecio y la estabilidad de éste. El Director considera que los costes de estos estudios oceanográficos son, en la medida en que asistieron a la evaluación de la amenaza de contaminación planteada por el pecio, admisibles en principio.

*Estudios de la carga de hidrocarburos a bordo del pecio*

- 4.23 Se efectuaron varios estudios en Canadá, España y Noruega para examinar las propiedades físicas, químicas y reológicas de la carga de hidrocarburos. Estos estudios tenían por objeto determinar el comportamiento del petróleo en las condiciones reinantes en la ubicación del pecio, y en particular la velocidad a la que fluiría desde los tanques del pecio. El Director considera que el conocimiento de las propiedades del petróleo en las condiciones reinantes en el fondo marino habría contribuido a la evaluación de la tendencia del petróleo a corto y largo plazo a derramarse por las grietas y fisuras. El Director considera, por tanto, que los costes de estos estudios son admisibles en principio.

*Costes admisibles respecto a las operaciones en 2003*

- 4.24 El total de los costes del sellado del pecio y los diversos estudios y reconocimientos citados en los párrafos 4.15-4.23 supra, incluida la elaboración de la tecnología del ROV y de los instrumentos de medida, fue de unos €1,3 millones (£7,7 millones). Sin embargo, se precisa un nuevo análisis de estos conceptos de la reclamación antes de poder determinar una evaluación detallada de la cuantía admisible.

*Costes no admisibles*

- 4.25 El Director considera que los demás costes contraídos en 2003, por un total de €21,8 millones (£14,9 millones), que se relacionaban con estudios de ingeniería básicos de los dos métodos alternativos propuestos de extraer el petróleo y las pruebas a escala piloto y a escala de campo de las lanzaderas, no son admisibles, ya que fueron contraídos después de conocerse los elevadísimos costes de la operación en relación con los efectos económicos y ambientales potenciales de dejar los hidrocarburos en el pecio. Por la misma razón, el Director considera que los costes contraídos en 2004, que se relacionaban con la operación efectiva de la extracción de los hidrocarburos, son inadmisibles.

*Conclusiones del Director*

- 4.26 Sobre la base de un detallado examen de los conceptos reclamados por el Gobierno español por los costes de la extracción de los hidrocarburos del pecio del *Prestige*, el Director ha identificado varios conceptos que ocasionaron costes contraídos en 2003 que parecen ser admisibles en principio. El coste total de estos conceptos potencialmente admisibles es de unos €1,3 millones (£7,7 millones), si bien se precisaría un nuevo análisis más detallado de estos conceptos de la reclamación a fin de identificar hasta qué punto tuvieron importancia en el riesgo planteado por hidrocarburos en el pecio y evaluar la cuantía admisible. Con todo, a consecuencia de los pagos de ayuda de la Comisión Europea, la reclamación por los costes contraídos en 2003 se ha reducido a €785 000 (£3,3 millones). Esta cuantía reducida de la reclamación debería tenerse en cuenta a los efectos de determinar la cuantía total de indemnización a que es acreedor el Gobierno español en virtud de los Convenios de 1992.
- 4.27 El Director sigue opinando que los costes contraídos en 2004, por un total de €76,1 millones (£51,9 millones), relacionados con las operaciones efectivas de extracción de los hidrocarburos y

la aplicación de nutrientes en los tanques de la sección de proa hundida, después de extraer la mayor parte de los hidrocarburos, son inadmisibles en principio, ya que estos costes eran desproporcionados respecto a cualquier consecuencia potencial económica y ambiental de dejar los hidrocarburos en el pecio. A consecuencia de los pagos de ayuda de la Comisión Europea, la reclamación por los costes de las operaciones en 2004 se ha reducido a €19 383 265 (£13,2 millones). Si este hubiera sido el coste efectivo de la operación de extracción de los hidrocarburos, el Director está de acuerdo en que hubiera sido más proporcionado a las consecuencias potenciales económicas y ambientales. Sin embargo, el Director opina que, al considerar la admisibilidad de la reclamación, el carácter razonable de la técnica de la operación, y la proporcionalidad entre los costes de la operación y las consecuencias potenciales económicas y ambientales, debería tenerse en cuenta el total de los costes de la operación de extracción de los hidrocarburos, en contraposición al balance de los costes tras deducir la cuantía otorgada por la Comisión Europea. Por consiguiente, el Director concluye que la reclamación por los costes contraídos en 2004, incluso por la cuantía reducida, es inadmisibile.

**5 Medidas que ha de adoptar el Comité Ejecutivo**

Se invita al Comité Ejecutivo a que:

- a) Tenga a bien tomar nota de la información contenida en este documento;
  - b) decida si ciertos conceptos relativos a la reclamación de los costes de la operación de extracción de los hidrocarburos son admisibles en principio; y
  - c) dar al Director las instrucciones que estime apropiadas respecto a esta reclamación.
-