



SINIESTROS QUE AFECTAN AL FONDO DE 1992

PRESTIGE

Nota del Director

Resumen:

El petrolero *Prestige*, matriculado en las Bahamas, cargado con 77 000 toneladas de fueloil pesado, se partió en dos frente a la costa de Galicia (España) derramando una cantidad desconocida, pero importante, de su carga. Las secciones de proa y de popa, que yacen a una profundidad aproximada de 3 500 metros, contienen 13 300 toneladas y 900 toneladas estimadas de hidrocarburos respectivamente.

Se emprendió una importante operación de limpieza frente a la costa con buques de España y otros nueve países europeos. Los hidrocarburos del *Prestige* afectaron a la costa atlántica desde Vigo en España hasta Brest en Francia, además de causar contaminación intermitente y ligera en las costas francesa e inglesa del Canal de la Mancha hasta el Estrecho de Dover. Han quedado afectados aproximadamente 1 900 Km. de litoral en España y Francia. Se han recogido alrededor de 141 000 toneladas de desechos oleosos en España y unas 18 300 toneladas en Francia.

Las autoridades españolas han decidido extraer los hidrocarburos restantes de los restos del naufragio a un coste estimado de €99,3 millones (¹ £70 millones).

La aseguradora P&I del propietario del buque y el Fondo de 1992 han establecido oficinas de reclamaciones en La Coruña (España) y Burdeos (Francia). Se han recibido reclamaciones por un total de €583,5 millones (£411 millones) en la oficina de España y reclamaciones de un total de €7,4 millones (£5,1 millones) en la oficina de Francia.

La cuantía total de las reclamaciones derivadas del siniestro del *Prestige* rebasará considerablemente la cuantía total de indemnización disponible, 135 millones de Derechos Especiales de Giro, correspondientes a €171,5 millones (£120 millones). En octubre de 2003 el Comité Ejecutivo decidió que los pagos del Fondo de 1992 se limitasen de momento al 15% de la pérdida o daños de hecho sufridos por los respectivos demandantes,

<1> La conversión de monedas en este documento se ha efectuado sobre la base de los tipos de cambio al 31 de diciembre de 2003 excepto en lo que respecta a los pagos efectuados por el Fondo de 1992 en que la conversión se ha hecho al tipo de la fecha de pago.

determinadas por los peritos contratados por el Fondo y la aseguradora.

En octubre de 2003 el Gobierno español presentó una reclamación de €383,7 millones (£263 millones). El Director efectuó una evaluación provisional de la reclamación, basada en la información disponible, llegando a la cifra de €107 millones (£75 millones), y sobre esta base se efectuó un pago del 15% de esa cuantía, es decir €16 050 000 (£11,1 millones). Efectuó también una evaluación general del total de los daños admisibles en España derivados del siniestro del *Prestige*, resultando una cifra total de al menos €303 millones (£213 millones). Llevada a cabo la evaluación, y como lo autorizó la Asamblea, efectuó otro pago de €41 505 000 (£28,8 millones) contra una garantía proporcionada por un banco español, elevando la cuantía total abonada al Gobierno español a €57 555 000 (£39,9 millones).

Medidas que han de adoptarse:

Decidir el nivel de los pagos del Fondo de 1992 y revisar los pagos efectuados al Gobierno español.

1 El siniestro

- 1.1 En noviembre de 2002, el buque tanque *Prestige* (42 820 AB), matriculado en las Bahamas, navegaba frente a la costa atlántica española en travesía de Letonia a Singapur. El buque transportaba 76 972 toneladas de fueloil pesado.
- 1.2 Durante la tarde del 13 de noviembre, a unos 30 Km. del Cabo Finisterre (Galicia, España) y con mal tiempo, el buque empezó a escorarse y a derramar hidrocarburos. Se pararon las máquinas propulsoras. Se estimó que el *Prestige* perdió hasta 1000 toneladas de hidrocarburos en un principio yendo a la deriva hacia la costa española. Fueron coronados por el éxito los intentos de sujetar un cabo de remolque al buque averiado, que para entonces iba acercándose peligrosamente al Cabo Vilán.
- 1.3 A primeras horas del 15 de noviembre, cuando el *Prestige* estaba siendo remolcado al noroeste para alejarlo más de la costa española, se desprendió una sección del forro exterior del casco cercana al tanque de lastre No. 3 de estribor. Durante la tarde, el capitán notificó un aumento repentino de la fuga de hidrocarburos, indicando el fallo de los mamparos interiores y la rotura de los tanques de carga. El 19 de noviembre el buque se partió en dos y se hundió a unos 260 Km. 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 3 830 metros. La rotura y hundimiento derramaron más carga, que se calcula en torno a 25 000 toneladas. Durante las semanas siguientes continuó la fuga de hidrocarburos de los restos del naufragio a un ritmo que decrecía lentamente.
- 1.4 Se utilizó un mini submarino francés para sellar y taponar temporalmente las fisuras y huecos de los restos del naufragio, a fin de reducir al mínimo las fugas de hidrocarburos. La operación parece haber tenido un éxito parcial en la medida en que disminuyó notablemente la cantidad de hidrocarburos que escapaban, lo que fue confirmado por la vigilancia aérea y de superficie periódica emprendida por las autoridades españolas y portuguesas.
- 1.5 Debido a la naturaleza altamente persistente de la carga del *Prestige*, los hidrocarburos derramados fueron a la deriva con los vientos y las corrientes por mucho tiempo, cubriendo grandes distancias. Varias 'oleadas' de hidrocarburos contaminaron con intensidad la costa occidental de Galicia (España), afectando a su litoral entre el Parque Nacional de las Islas Cíes cerca de Vigo, en el sur, y a Ferrol, en el norte, a principios de diciembre. La removilización de los hidrocarburos varados y 'nuevas' varadas de petróleo cada vez más fragmentado y alterado por la intemperie continuaron desplazándose gradualmente al Golfo de Vizcaya y afectando a la costa de España (Galicia, Asturias, Cantabria, País Vasco), Francia (Aquitania, Poitou Charentes, Pays-de-la-Loire, Bretaña, y una pequeña parte de Normandía y Picardía), y el Reino Unido (las Islas Anglonormandas, Isla de Wight y una pequeña parte de Kent). Se muestra un mapa de las zonas afectadas en el anexo I.

- 1.6 El *Prestige* estaba inscrito en la London Steamship Owners Mutual Insurance Association (London Club).

2 Operaciones de limpieza

España

- 2.1 Se inició inmediatamente en Galicia una respuesta a la contaminación por parte de la Sociedad Española de Salvamento y Seguridad Marítima, SASEMAR.
- 2.2 Tanto la Dirección General de Costas del Gobierno español como el gobierno regional de Galicia (Xunta de Galicia) participaron en la protección y limpieza del litoral, además de encargarse de los recursos costeros como las pesquerías y parques nacionales. En una etapa posterior también los gobiernos regionales de Asturias, Cantabria y País Vasco participaron en las operaciones de limpieza.
- 2.3 Se pidió asistencia, en forma de equipo y naves de lucha contra la contaminación, a las autoridades competentes de Francia, Países Bajos y Reino Unido, así como a la Comisión Europea. Las primeras naves llegaron el 16 de noviembre y la flota creció poco a poco hasta más de 15 buques de 10 países. Además, se emplearon embarcaciones atuneras de altura y de arrastre, mejilloneras y embarcaciones pesqueras pequeñas a lo largo de diferentes partes de las costas española y francesa para recoger los hidrocarburos de modo manual y mecánicamente.
- 2.4 Desde el principio mismo del siniestro, se intentó la protección de las costas mediante barreras flotantes. Coordinadas al principio por SASEMAR y a cargo de contratistas y cooperativas de pesca, se colocaron a la espera cantidades cada vez mayores de barreras y se desplegaron en las numerosas rías a lo largo de la costa española.
- 2.5 La limpieza de las orillas se limitó en un principio a los tramos de playas arenosas y anteplayas rocosas. Personal militar, asociaciones de pesca y voluntarios, apoyados por maquinaria para transportar los desechos oleosos de los parajes, emprendieron los trabajos predominantemente manuales.
- 2.6 Cuando pequeños fragmentos de petróleo y bolas de alquitrán impactaron repetidamente largos tramos de litoral arenoso a lo largo de la costa norte de España, se emplearon máquinas de limpieza de playas. En otros lugares se tamizó la arena con cribas para eliminar fragmentos de petróleo. También tuvo lugar la limpieza natural por la acción de socavación del mar durante las tormentas de invierno, y mejoró mucho el estado de las zonas intermareales del litoral. Además, se emprendió la limpieza secundaria por medio de lavado a presión en zonas afectadas.
- 2.7 Se recogieron unas 44 000 toneladas de desechos líquidos (mezclas de hidrocarburos y agua) con naves que operaban en España. La cifra correspondiente relativa a los desechos sólidos fue de 97 000 toneladas.
- 2.8 Continúan algunas operaciones de limpieza menores.

Francia

- 2.9 Las autoridades francesas se encargaron de la coordinación de las operaciones de recuperación en el mar a principios de enero de 2003. Una flota de 16 naves, incluidas naves especializadas en recuperación de Alemania, España, Francia, Noruega y Países Bajos, todavía efectuaba operaciones en el Golfo de Vizcaya el 27 de enero de 2003, pese a las cantidades reducidas de hidrocarburos susceptibles de recuperación. A mediados de abril, la mayoría de los buques especializados en recuperación habían dejado de faenar, si bien unas 20 embarcaciones pequeñas de pesca se dedicaron a recuperar el petróleo flotante cercano a la orilla y a recoger el petróleo embarrancado en los bancos de arena a la entrada de la laguna de Arcachón (cerca de Burdeos, Francia).

- 2.10 La mayor parte del litoral afectado en Francia se compone de arena compacta, que fue relativamente fácil de limpiar, tanto manual como mecánicamente. En mayo de 2003 los hidrocarburos fragmentados, que hasta entonces se limitaban a una zona que se extendía desde la frontera española hasta el Estuario de Girona, afectaron al litoral oeste y norte de Finisterre (Bretaña).
- 2.11 Se recogieron unas 1 300 toneladas de desechos líquidos con naves de pesca y buques de respuesta especializados, mientras que unas 17 000 toneladas de desechos sólidos se habían recogido del litoral francés.
- 2.12 Continúan algunas operaciones de limpieza menores.

3 Impacto del derrame

España

- 3.1 La costa de Galicia, que es una de las zonas pesqueras más ricas de Europa, se ha perjudicado con el siniestro. El impacto ha sido menor en Asturias, Cantabria y País Vasco. Poco después del siniestro se impusieron zonas de veda de pesca, prohibiendo casi toda la pesca a lo largo de un 90% de la costa y en algunos lugares se extiende entre 8 y 10 millas mar adentro. Esas vedas causaron un impacto económico generalizado a miles de personas dedicadas a la pesca y actividades afines. Algunas vedas cubrían zonas no afectadas por los hidrocarburos del *Prestige*.
- 3.2 También se han impuesto vedas en Asturias, Cantabria y País Vasco, aunque algunas eran a escala limitada y no afectaban a todas las especies ni a todos los tipos de pesca. En abril de 2003 quedaban vedas de pesca solamente en cuatro zonas del norte de Galicia y a principios de octubre de 2003 se habían levantado todas las vedas restantes.
- 3.3 Las vedas de pesca no cubrían la acuicultura, aunque varias piscifactorías importantes de Galicia están situadas en zonas altamente contaminadas. La mayoría de estas piscifactorías ha adoptado medidas para impedir que los hidrocarburos entren en los tanques de cría y han continuado funcionando. Sin embargo, pese a estos esfuerzos, en una de las piscifactorías más pequeñas se destruyeron las existencias de peces por orden de las autoridades sanitarias.
- 3.4 La principal actividad de acuicultura en Galicia es la cría del mejillón en bateas. Aunque ninguna de las bateas fue afectada directamente por los hidrocarburos, se ha notificado una reducción de la demanda.
- 3.5 Aunque la cría de moluscos en parques privados en zonas intermareales no fue objeto de vedas, algunas zonas han quedado físicamente embadurnadas de petróleo y los propietarios han notificado que las plantas depuradoras se negaban a aceptar sus productos, cerrando en efecto sus mercados. Se tiene entendido que la industria del mejillón puede presentar una reclamación importante relativa a los retrasos en las ventas y a la confianza del mercado.
- 3.6 Una pequeña parte de las plantas depuradoras y acuarios de Galicia, que dependen de un suministro regular de agua de mar limpia, cerraron ya sea a consecuencia de la contaminación efectiva o percibida de sus tomas o bien debido al suministro limitado de productos marinos derivado de las vedas de pesca. Se notificó que en algunas de estas instalaciones las existencias de peces sufrieron una elevada mortalidad a consecuencia de estas dificultades.
- 3.7 Las costas de Galicia, Asturias, Cantabria y País Vasco constituyen atractivos destinos turísticos para las personas que buscan actividades al aire libre y alimentos de origen marino de alta calidad. La región afectada es particularmente popular en el mercado nacional pero no cuenta con un elevado perfil comercial entre los turistas extranjeros, comparados a los de otras partes de España continental.
- 3.8 De un análisis preliminar de las estadísticas facilitadas por varios órganos de turismo de la zona afectada queda claro que las empresas de turismo han sufrido una baja en 2003. La dificultad que

se presenta consiste en identificar el nivel de esa baja que se debe al siniestro del *Prestige* ya que es necesario considerar otra serie de factores, tales como una baja general de los viajes (particularmente de algunos mercados extranjeros) debido al temor del terrorismo, la alarma del SARS, la ralentización de la economía europea y el impacto de la oleada de calor por toda Europa, que hicieron menos atractivas algunas zonas del interior y elevó el número de visitantes a destinos del norte de Europa.

Francia

- 3.9 El impacto en las pesquerías de Francia ha sido bastante limitado. El 5 de enero de 2003 las autoridades francesas impusieron una prohibición a la venta de marisco, sobre todo ostras, de la laguna de Arcachón debido a la presencia de hidrocarburos a la entrada de la misma. Sin embargo, sobre la base de los análisis de muestras del agua de mar, pescado y marisco, que confirmaron que los niveles de hidrocarburos de petróleo se encontraban dentro de los límites aceptables, la veda fue levantada el 15 de enero de 2003.
- 3.10 Se prevé que el mayor impacto potencial en Francia será en el sector del turismo, ya que la costa atlántica sur se destaca por sus playas de arena. Cuenta con hoteles y otros alojamientos con servicios, viviendas secundarias, alojamientos con autoabastecimiento, y campamentos.
- 3.11 Los factores mencionados anteriormente con respecto al sector del turismo de España son también pertinentes para evaluar el nivel de las reclamaciones de ese sector que se puede esperar en Francia. Un análisis de las cifras nacionales frente a las de la zona afectada debería ayudar a aislar los efectos del propio siniestro.

Portugal

- 3.12 No se ha notificado la presencia de hidrocarburos en la costa de Portugal. Tampoco ha habido indicios de un impacto importante en las pesquerías, el turismo y otros recursos económicos portugueses.

Reino Unido

- 3.13 La United Kingdom Maritime & Coastguard Agency (Organismo Marítimo y Costero del Reino Unido) (MCA) ha notificado que han quedado varados hidrocarburos en las Islas Anglonormandas, las costas meridionales de la Isla de Wight y en Ramsgate en Kent. Las muestras analizadas por cuenta del MCA corresponden a las muestras recogidas en Francia y analizadas por el laboratorio nacional francés. Como la dactiloscopia química de las muestras recogidas en el Reino Unido es casi idéntica a la de los hidrocarburos del *Prestige*, el MCA tiene casi la certeza de que los hidrocarburos varados proceden del *Prestige*.

4 Extracción de los hidrocarburos de los restos del naufragio

- 4.1 El Gobierno español ha creado un Comité Técnico Internacional bajo la coordinación de la empresa petrolera española Repsol YPF para estudiar posibles métodos de extracción del petróleo de los restos del naufragio.
- 4.2 En diciembre de 2003, tras efectuar pruebas en el Mediterráneo y luego en el lugar del siniestro, el Gobierno español decidió que la carga restante en los restos del naufragio se extrajese mediante lanzaderas rígidas de aluminio que se llenan por gravedad a través de perforaciones practicadas en los tanques. Estas lanzaderas de aluminio, una vez llenas, permanecerán a unos 40 metros de profundidad. Desde allí los hidrocarburos serán calentados y bombeados a un barco de superficie. Los hidrocarburos que queden en los restos del naufragio tras la operación de extracción se someterán a bio-remediación. El Gobierno español ha estimado que el coste de los trabajos será de €99,3 millones (£70 millones), incluidos los costes contraídos hasta la fecha de aproximadamente €32,3 millones (£23 millones).

5 Oficinas de Reclamaciones

Previendo un gran número de reclamaciones, y tras consultar con las Autoridades españolas y francesas, el London Club y el Fondo de 1992 han establecido Oficinas de Reclamaciones en La Coruña (España) y Burdeos (Francia).

6 Reclamaciones de indemnización

España

- 6.1 Al 23 de enero de 2004 la Oficina de Reclamaciones de La Coruña había recibido 488 reclamaciones por un total de €583,5 millones (£411 millones). Entre ellas figura una reclamación de €131,6 millones (£93 millones), de un grupo de 58 asociaciones de Galicia, Asturias y Cantabria que representan a 13 600 pescadores y mariscadores y dos reclamaciones del Gobierno español, la primera de €383,7 millones (£270 millones) presentada en octubre de 2003 y la segunda de €44,6 millones (£31 millones) presentada en enero de 2004. Las reclamaciones del Gobierno español se refieren a los costes contraídos hasta el final de septiembre de 2003 respecto a operaciones de limpieza en el mar y en tierra, pagos de indemnización a pescadores y mariscadores, desgravación fiscal a empresas afectadas por el derrame, costes de administración y costes relativos a campañas publicitarias.
- 6.2 Los cuadros a continuación presentan un desglose de los diferentes tipos de reclamaciones recibidas por la Oficina de Reclamaciones de La Coruña.

Reclamaciones generales

Categoría	No. de reclamaciones	Cuantía reclamada
Daños materiales	214	€2 378 211
Limpieza	17	€4 183 027
Maricultura	11	€6 972 932
Pesca y marisqueo	131	€133 797 004
Turismo	6	€592 184
Elaboradores/vendedores de pescado	69	€5 941 502
Varios	38	€1 341 673
Total	486	€155 206 533 (£109,3 millones)

Reclamaciones del Gobierno español

Categoría	Cuantía
Limpieza	€343 982 567
Pesca	€78 890 057
Turismo	€5 422 017
Total (2 reclamaciones)	€428 294 641 (£302 millones)

Todas las reclamaciones

Categoría	Cuantía reclamada
Daños materiales	€2 378 211
Limpieza	€348 165 594
Maricultura	€6 972 932
Pesca y marisqueo	€212 687 061
Turismo	€6 014 201
Elaboradores/vendedores de pescado	€5 941 502
Varios	€1 341 673
Total (488 reclamaciones)	€583 501 174 (£411 millones)

- 6.3 La primera reclamación recibida del Gobierno español ha sido evaluada por el Director en €107 millones (£75 millones). En cuanto a los pagos al Gobierno español, se hace referencia en la sección 13.
- 6.4 Otras ciento setenta reclamaciones, por un total de €8 423 343 (£5,9 millones), ha sido evaluadas en €1 372 385 (£966 000). Muchas de las reclamaciones restantes carecen de suficiente documentación de apoyo, documentación que se ha pedido a los demandantes. Se han efectuado pagos provisionales de un total de €1 457 (£1 030) al 15% de las cuantías valorizadas respecto a nueve de las reclamaciones evaluadas. De las 161 reclamaciones evaluadas que no se han pagado, 72 se han rechazado, en su mayoría porque el demandante no ha demostrado haber sufrido pérdida, 52 reclamaciones esperan respuesta del demandante a la oferta de pago, una reclamación ha sido retirada y 36 reclamaciones están siendo examinadas por el London Club y el Fondo.

Francia

- 6.5 Al 23 de enero de 2004, se habían recibido 170 reclamaciones por un total de €7,4 millones (£5,2 millones) en la Oficina de Reclamaciones de Burdeos. El cuadro a continuación presenta un desglose de los diferentes categorías de reclamaciones recibidas.

Categoría	No. de reclamaciones	Cuantía reclamada
Daños materiales	6	€30 234
Limpieza	14	€3 732 514
Maricultura	94	€540 575
Marisqueo	3	€116 810
Embarcaciones pesqueras	22	€286 962
Turismo	26	€2 569 313
Elaboradores/vendedores de pescado	2	€65 359
Varios	3	€78 455
Total	170	€7 420 222 (£5,1 millones)

- 6.6 Veinticuatro reclamaciones por €528 515 (£372 000) se han evaluado en €360 824 (£254 000). Las restantes 146 reclamaciones están siendo evaluadas por los expertos designados por el London Club y el Fondo de 1992. Cinco reclamaciones han sido rechazadas. Un pago de €10 470 (£7 370) se ha efectuado al 15% de la cuantía evaluada. El Club y el Fondo examinan las reclamaciones evaluadas restantes.

Portugal

- 6.7 Se esperan reclamaciones respecto a la limpieza y medidas preventivas en Portugal. Las autoridades portuguesas no han presentado ninguna reclamación hasta la fecha pero han indicado que los costes de limpieza ascienden a unos €2,6 millones (£1,8 millones).

Reino Unido

- 6.8 Dependiendo de si mucho más petróleo alcanza el litoral del Reino Unido, el Gobierno y autoridades municipales de este país tal vez presenten una reclamación por costes resultantes de la limpieza que se efectúe en las costas del Reino Unido.

7 Pagos y otra asistencia financiera de las autoridades españolas

- 7.1 El Gobierno español y las autoridades regionales han efectuado pagos de unos €40 (£28) por día a todos aquellos directamente afectados por las vedas de pesca. Comprenden mariscadores, pescadores de bajura y trabajadores conexos en tierra con alta dependencia de los caladeros cerrados, tales como vendedores de pescado, reparadores de redes y empleados de cooperativas de pesca, lonjas del pescado y fábricas de hielo. Algunos de estos pagos se han incluido en reclamaciones subrogadas de las autoridades españolas en virtud del artículo 9.3 del Convenio del Fondo de 1992, y se espera que se presentarán en un futuro próximo nuevas reclamaciones subrogadas.
- 7.2 El Gobierno español ha prestado ayuda también a otras personas y empresas afectadas por el derrame de hidrocarburos en forma de desgravación fiscal y dispensas de los pagos de la seguridad social.
- 7.3 El Gobierno español ha puesto a disposición de los perjudicados de la contaminación facilidades de crédito por un total de €100 millones (£70 millones). Como los daños objeto de solicitud de préstamos llegarán a formar la base de las reclamaciones contra el Fondo, ya sea directamente o por subrogación, el Fondo, a solicitud del Gobierno español, ha acordado prestar asistencia en el desempeño de esas valoraciones.
- 7.4 Al 23 de enero de 2004, la Oficina de Reclamaciones de La Coruña había recibido solicitudes de evaluación de las pérdidas de 41 solicitantes de préstamos por un total de €250 351 (£178 000). Se han evaluado treinta y seis solicitudes sobre la base de los documentos presentados en un total de €82 937 (£59 000), tres solicitudes han sido devueltas a solicitud del Gobierno español y dos no se pueden evaluar debido a falta de información.
- 7.5 En junio de 2003 el Gobierno español aprobó la legislación en forma de un Real Decreto-Ley que ponía a disposición €160 millones (£112 millones) para indemnizar íntegramente a los damnificados de la contaminación. En virtud de este Decreto el Gobierno español adquirirá por subrogación los derechos de aquellos damnificados que decidan reclamar conforme a esta legislación. Para recibir indemnización los demandantes debían presentar sus reclamaciones antes del 31 de diciembre de 2003, y renunciar al derecho a reclamar indemnización de cualquier otra forma en relación con el siniestro del *Prestige* y transferir sus derechos de indemnización al Gobierno español. El Decreto prevé que la evaluación de las reclamaciones se efectuará según los criterios empleados para aplicar los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992. Todavía no se ha decidido el procedimiento para la evaluación de las reclamaciones presentadas en virtud de este Real Decreto.

8 Responsabilidad del propietario del buque

La cuantía de limitación aplicable al *Prestige* conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 es aproximadamente de 18,9 millones de DEG o €22 777 986 (£16 millones). El 28 de mayo de 2003 el propietario del buque depositó €22 777 986 en el juzgado de lo penal de Corcubión (España) con el fin de constituir el fondo de limitación.

9 Investigaciones sobre la causa del siniestro

- 9.1 El juzgado de Corcubión (España) está llevando a cabo una investigación sobre la causa del siniestro en el contexto de un proceso penal. El juzgado investiga el papel del capitán del *Prestige* y de un funcionario que participó en la decisión de no permitir que el buque entrase en un puerto de refugio en España.
- 9.2 La Comisión Permanente de Investigación de Siniestros Marítimos, bajo la autoridad del Ministerio español de Infraestructura y Obras Públicas, está reuniendo la información necesaria para poder emitir un informe sobre el siniestro del *Prestige*. Dada la envergadura del mismo, la investigación tardará algún tiempo en concluirse.
- 9.3 En cuanto a Francia, un juez de instrucción de Brest está llevando a cabo una investigación penal sobre la causa del siniestro.
- 9.4 El Fondo de 1992 sigue estas investigaciones a través de sus abogados españoles y franceses.

10 Acciones judiciales

España

- 10.1 Mil ochocientos cuarenta y ocho demandantes que supuestamente han sufrido pérdidas a consecuencia del siniestro se han unido a los procedimientos judiciales en el juzgado de Corcubión (España). No se han facilitado al juzgado detalles de las pérdidas. Algunos de estos demandantes han presentado reclamaciones en la Oficina de Reclamaciones de La Coruña.

Francia

- 10.2 A petición de varias comunas, el Tribunal Administrativo de Burdeos ha designado peritos para determinar el alcance de la contaminación en varias localidades de la zona afectada. Los peritos del Tribunal han mantenido una serie de reuniones.
- 10.3 En julio de 2003 cinco ostricultores comenzaron un procedimiento sumario contra el propietario del buque, el London Club y el Fondo de 1992 en el Tribunal de Comercio de Marennes solicitando pagos provisionales de cuantías por un total aproximado de €400 000 (£282 040). Está prevista una audiencia para marzo de 2004.

Estados Unidos

- 10.4 El Estado español ha entablado acción judicial contra la American Bureau of Shipping (ABS), la sociedad de clasificación del *Prestige*, en el Tribunal federal de primera instancia de Nueva York solicitando indemnización por todos los daños causados por el siniestro, que se estima excederán de US\$700 millones (£390 millones). El Estado español ha sostenido entre otras cosas que la ABS ha sido negligente en la inspección del *Prestige* y no ha detectado corrosión, deformación permanente, materiales defectuosos y fatiga en el buque, y ha sido negligente al conceder la clasificación.
- 10.5 ABS ha negado la alegación hecha por el Estado español y a su vez ha entablado acción judicial contra el Estado argumentando que, si el Estado sufrió daños, ello fue causado en su totalidad o en parte por su propia negligencia. ABS ha hecho una contra demanda y ha solicitado que se ordene al Estado a compensar a la ABS por cualquier cuantía que ABS esté obligada a pagar en virtud de toda sentencia contra ella en relación con el siniestro del *Prestige*.
- 10.6 Las autoridades regionales del País Vasco han entablado acción judicial contra ABS en el Tribunal federal de primera instancia de Houston, Texas, reclamando indemnización por costes de limpieza y pagos efectuados a personas y empresas por US\$50 millones (£28 millones). Las autoridades han argumentando entre otras cosas que ABS había incumplido su deber de

inspeccionar suficientemente el *Prestige* y había clasificado el buque como navegable cuando no lo era.

11 Cuantía máxima disponible en virtud del Convenio del Fondo de 1992

- 11.1 La cuantía máxima de indemnización en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992 es 135 millones de Derechos Especiales de Giro (DEG) por siniestro, incluida la suma pagada por el propietario del buque y su asegurador (artículo 4.4 del Convenio del Fondo de 1992). Esta cuantía debe convertirse a la moneda nacional, sobre la base del valor de esa moneda con referencia al DEG en la fecha de la decisión de la Asamblea en cuanto a la primera fecha del pago de indemnización.
- 11.2 Aplicando los principios estipulados en el caso del *Nakhodka*, el Comité Ejecutivo decidió en febrero de 2003 que la conversión en el caso del *Prestige* se hiciese sobre la base del valor de esa moneda con referencia al DEG en la fecha de la aprobación del Acta de las Decisiones del Comité de dicha sesión, es decir el 7 de febrero de 2003. Por consiguiente 135 millones de DEG corresponden a €171 520 703 (£121 millones).

12 Nivel de pagos

Examen del Comité Ejecutivo en febrero de 2003

- 12.1 El Comité Ejecutivo estudió el nivel de pagos respecto al siniestro del *Prestige* en febrero de 2003.
- 12.2 A diferencia de casos anteriores, el asegurador del *Prestige*, la London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Ltd. (London Club), decidió no efectuar pagos hasta la cuantía de limitación del propietario del buque. El representante del London Club informó al Comité que sus asesores jurídicos en España habían indicado que si el Club efectuase pagos a los demandantes de conformidad con las prácticas que se han seguido en el pasado, era muy probable que los tribunales españoles no tuviesen en cuenta tales pagos cuando el propietario del buque estableciese el fondo de limitación y, como consecuencia, el Club podría terminar pagando el doble de la cuantía de limitación. Pese a prolongadas conversaciones entre los asesores jurídicos del Club y los abogados que representan al Estado español, el Club no estaba seguro de que se pudiese evitar una situación de doble pago, lo que obligaría al Club a depositar el fondo de limitación en un tribunal competente de España o Francia, y reconocía que esto podría dar lugar a que no hubiese fondos disponibles para el pago de reclamaciones durante varios años.
- 12.3 Varias delegaciones aceptaron que el Fondo de 1992 no podía obligar al London Club a que efectúe pagos de indemnización sin que el Club tenga la garantía de que no se le exigirá pagar el doble de la cuantía de limitación. A juicio de dichas delegaciones, sería necesario por consiguiente que el Fondo efectúe pagos desde el principio, ya que lo primordial es resolver los problemas de los damnificados de los daños ocasionados por contaminación. Se señaló que, si el Fondo de 1992 se alejase de la práctica anterior de no pagar reclamaciones antes de que el asegurador haya pagado su cuantía de limitación, el Fondo sólo podría pagar hasta 135 millones de DEG, menos la cuantía de limitación del propietario del buque, de conformidad con el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.
- 12.4 El Comité Ejecutivo consideró que no era posible en aquella coyuntura llevar a cabo una evaluación significativa de la magnitud del total de las cuantías de las reclamaciones reconocidas derivadas del siniestro del *Prestige*. Habida cuenta de esta incertidumbre, el Comité decidió que la autorización del Director para efectuar pagos permaneciera de momento limitada a los pagos provisionales en virtud del Reglamento interior del Fondo de 1992 (documento 92FUND/EXC.22/8, párrafo 3.4.61).

Examen del Comité Ejecutivo en mayo de 2003

- 12.5 El Comité Ejecutivo examinó de nuevo el nivel de los pagos en su sesión de mayo de 2003. Las delegaciones española y francesa estimaban que las pérdidas totales en sus países eran €662-677 millones y €104-193 millones respectivamente, es decir un total de €766-870 millones (£539-612 millones). Dichas delegaciones recalcaron que estas cifras eran estimaciones preliminares y que había una gran incertidumbre en especial en lo que respecta a las pérdidas potenciales en el sector del turismo.
- 12.6 La estimación de las autoridades españolas no incluía un margen por las pérdidas de turismo. La estimación de la delegación española de los costes de las operaciones relacionadas con los restos del naufragio fue efectuada antes de adoptar una decisión con respecto al método que se había de utilizar. Habida cuenta de estas incertidumbres, el Director consideró que sería prudente incluir una cuantía adicional de €100 millones (£70 millones) para conceder un margen de seguridad suficiente, lo que arrojaba una cifra total con respecto al siniestro de alrededor de €1 000 millones (£704 millones). El Director manifestó la opinión de que si el Comité decidiese un nivel de pagos, tal nivel debería establecerse al 15% de las pérdidas o daños realmente sufridos por los demandantes respectivos. La mayoría de las delegaciones apoyaron la propuesta del Director de un nivel de pagos al 15%. Al respaldar esta propuesta, algunas delegaciones reconocieron que el 15% representaba un nivel muy bajo de pagos pero que, sin embargo, podía contribuir a aliviar las dificultades financieras, sobre todo en el caso de las pequeñas empresas.
- 12.7 El Comité Ejecutivo decidió que los pagos del Fondo de 1992 deberían limitarse, por el momento, al 15% de la pérdida o el daño realmente sufridos por los demandantes respectivos según las evaluaciones de los expertos contratados por el Fondo y por el London Club. El Comité decidió además que, habida cuenta de las circunstancias particulares del caso del *Prestige*, el Fondo de 1992 debería efectuar pagos a los demandantes, si bien el London Club no pagaría indemnización directamente a los mismos (documento 92FUND/EXC.22/8, párrafo 15.11).

Examen del Comité Ejecutivo en octubre de 2003

- 12.8 En octubre de 2003 la delegación española estimó el total de los costes del siniestro en lo que se refiere a España en €795 millones (£560 millones). La delegación francesa dio una estimación preliminar respecto a los daños en Francia de €104-193 millones (£73-136 millones). Los costes respecto a Portugal fueron estimados por las autoridades portuguesas en €2,6 millones (£1,8 millones)
- 12.9 Basándose en las cifras facilitadas por los Gobiernos español, francés y portugués, el Director estimó los costes totales del siniestro en unos €990 millones (£697 millones). Con todo, abrigaba preocupaciones acerca de las cifras del Gobierno español respecto a los costes de las operaciones relativas a los restos del naufragio, teniendo en cuenta que no se había adoptado una decisión sobre el método a emplear. El Director creía que sería prudente incluir una cuantía adicional de €100 millones (£70 millones) para dar un margen de seguridad suficiente, dando una cifra total de €1 100 millones (£775 millones). El Comité decidió que, dada la incertidumbre que quedaba en cuanto al nivel de las reclamaciones admisibles, el nivel de los pagos se mantuviese en el 15% de la pérdida o daños sufridos por los respectivos demandantes (documento 92FUND/EXC.22/14, párrafo 3.7.24).
- 12.10 El Director espera obtener en un futuro próximo cifras actualizadas de los Gobiernos español, francés y portugués respecto al total de los costes del siniestro. Esta información, así como la propuesta del Director en cuanto al nivel de pagos, se facilitará en una adición al presente documento.

13 Pagos al Gobierno español

- 13.1 En la sesión del Comité Ejecutivo de octubre de 2003 la delegación española propuso que el Fondo de 1992 anticipase a cuenta los pagos al Gobierno español y a los Gobiernos de otros Estados afectados que deseen recibir tales anticipos, a reserva de ciertas condiciones. Se propuso

que los pagos se basasen en una estimación de los daños por el Director; si resultase de la liquidación final que a un determinado Estado se le hubiera anticipado más de lo que le correspondiera, éste devolvería el exceso de pago correspondiente. Un Estado que recibiera adelantos debería aportar las garantías necesarias al respecto y el Fondo se reservaría un porcentaje suficiente para que pueda hacer frente a los pagos a efectuar a aquellos afectados que se dirijan directamente al mismo. La delegación española manifestó que el Gobierno español había adoptado medidas que permitirían a todos los demandantes recibir el 100% de sus pérdidas probadas, determinadas por el Fondo de 1992 según los criterios de este último.

- 13.2 Durante el debate en el Comité Ejecutivo varias delegaciones apoyaron la propuesta de la delegación española, que en su opinión brindaba una solución innovadora a uno de los principales problemas con que se enfrentaba el Fondo, a saber el pronto pago de indemnización a los damnificados. Otras delegaciones manifestaron que la propuesta precisaba de una consideración muy cuidadosa, ya que representaba un importante desvío de la política del Fondo que podría tener profundas consecuencias para el futuro del mismo. Algunas delegaciones expresaron preferencia por el método bien probado y seguido en algunos siniestros importantes anteriores en el Reino Unido, la República de Corea y Francia, según el cual los Gobiernos de esos países habían acordado ponerse los últimos a la cola con respecto a sus propias reclamaciones, permitiendo así a los Fondos efectuar pagos sustanciales a otros demandantes. Varias otras delegaciones expresaron graves reservas, ya que suponía efectuar pagos al Gobierno español superiores al nivel acordado del 15%, lo que se desviaba del requisito de que todos los demandantes deben ser tratados igual. Aquellas delegaciones también expresaron preocupaciones por que el Fondo pareciese actuar como un banco, ya que nunca estuvo previsto que funcionase así.
- 13.3 Dada la importancia de la cuestión y las ramificaciones que entraña, el Comité Ejecutivo decidió remitir la cuestión a la Asamblea.
- 13.4 La Asamblea tomó nota de que el Director realizaría una evaluación provisional de toda reclamación presentada por el Gobierno de España y que efectuaría un pago del 15% de la cuantía evaluada, como lo autorizó el Comité (documento 92FUND/A.8/30, párrafo 20.28).
- 13.5 Teniendo en cuenta las circunstancias excepcionales del siniestro del *Prestige*, la Asamblea decidió lo siguiente (documento 92FUND/A.8/30, párrafo 20.29):
 - a) La Asamblea autorizó al Director, a reserva de una evaluación general efectuada por el Director de los daños admisibles totales en España derivados del siniestro del *Prestige*, a efectuar el pago de la diferencia entre el 15% de la cuantía evaluada de la reclamación presentada el 2 de octubre de 2003 y el 15% de dicha reclamación presentada (15% de €383,7 millones = 57 555 000) y también a reserva de que el Gobierno de España facilite una garantía de una institución financiera, no del Estado español, que tuviera la solvencia financiera estipulada en las Directrices Internas de Inversiones del Fondo de 1992, a fin de proteger al Fondo de 1992 contra una situación de exceso de pago.
 - b) La Asamblea decidió que dicha garantía cubriría la diferencia entre el 15% de la cuantía evaluada de la reclamación presentada el 2 de octubre de 2003 y el 15% de esa reclamación presentada (15% de €383,7 millones = €57 555 000). Además, se decidió que el pliego de condiciones de la garantía deberá ser a satisfacción del Director.
 - c) La Asamblea encargó al Director que facilite información completa sobre evaluaciones y pagos de conformidad con el párrafo a) y ofrezca las explicaciones que precise cualquier Estado Miembro.
 - d) La Asamblea decidió además que el Comité Ejecutivo revisase en su próxima sesión los pagos efectuados. También se decidió que, si el Comité reducía la cuantía del pago, se tendría que reembolsar la diferencia.

- e) Se decidió también que, si cualquier otro Estado que haya sufrido pérdidas relacionadas con el siniestro del *Prestige* formula una solicitud de pagos en las mismas condiciones, dicha solicitud deberá remitirse al Comité Ejecutivo.
- 13.6 Con la asistencia de una serie de expertos, el Director llevó a cabo una evaluación provisional de la reclamación del Gobierno español. Basándose en la documentación facilitada, llegó a una evaluación provisional de €107 millones (£75 millones) y sobre esa base el Fondo de 1992 hizo un pago de €16 050 000 (£11,1 millones), correspondiente al 15% de la evaluación provisional.
- 13.7 Además, el Director, con la asistencia de una serie de expertos, llevó a cabo también una evaluación general del total de los daños admisibles en España, que concluyó que dichos daños admisibles serían al menos de €303 millones (£213,4 millones). Sobre esa base, y como lo autorizó la Asamblea, el Director efectuó un pago adicional de €41 505 000 (£28,8 millones), correspondiente a la diferencia entre el 15% de €383,7 millones o €57 555 000 y el 15% de la cuantía preliminar evaluada de la reclamación del Gobierno, €16 050 000. Ese pago se efectuó contra una garantía bancaria que cubre la diferencia arriba mencionada (esto es €41 505 000) por el Instituto de Crédito Oficial, un banco español de gran solvencia en el mercado financiero, y el compromiso del Gobierno español de reembolsar toda cuantía o cuantías que decida el Comité Ejecutivo o la Asamblea hasta €41 505 000. Según las condiciones de la garantía, el banco abonará al Fondo, hasta la suma de la garantía, la cuantía o cuantías que solicite el Director sin que tenga que demostrar el derecho del Fondo al reembolso.
- 13.8 El pago al Estado español de un total de €57 555 000 (£39 914 906) se efectuó el 17 de diciembre de 2003.
- 13.9 El Director opina que las evaluaciones llevadas a cabo respecto a la reclamación del Gobierno español y el total de los daños admisibles en España constituyen estimaciones muy conservadoras. Por ejemplo, la reclamación original del Gobierno español examinada por los expertos del Fondo, cubre solamente el plazo hasta el 31 de julio de 2003. Además, muchos de los conceptos incluidos en aquella reclamación no han sido abordados por falta de información. Otro tanto sucede con respecto a los gastos contraídos por los gobiernos regionales de las zonas afectadas. Las pérdidas de la pesca se han evaluado sobre la base de datos estadísticos generales y no con datos efectivos relativos a demandantes específicos. Es probable, por tanto, que las estimaciones se elevarán sustancialmente a medida que se dispone de más información y documentación.
- 13.10 En el anexo II al presente documento se indica el criterio adoptado en estas evaluaciones y pormenores de las mismas.

14 Medidas que ha de adoptar el Comité Ejecutivo

Se invita al Comité Ejecutivo a:

- a) tomar nota de la información que consta en el presente documento;
- b) decidir el nivel de los pagos de indemnización;
- c) revisar los pagos efectuados al Gobierno español; y
- d) dar al Director las instrucciones que estime apropiadas respecto a la tramitación de este siniestro y de las reclamaciones derivadas del mismo.

* * *

ANEXO I



El litoral de España, Francia y Reino Unido afectados en diversos grados por el siniestro del Prestige

ANEXO II

Resumen de la evaluación provisional de la reclamación del Gobierno español y evaluación general del total de los daños admisibles en España

1 Evaluación provisional de la reclamación del Gobierno español

- 1.1 El 2 de octubre de 2003 el Gobierno español había presentado una reclamación de €383,7 millones (£272 millones) relativa a los gastos contraídos hasta fines de julio de 2003 respecto a las operaciones de limpieza en mar y en tierra, pagos de ayudas a los pescadores y mariscadores afectados por las vedas de pesca, desgravación fiscal para empresas afectadas por el derrame de hidrocarburos, gastos de administración y gastos relativos a campañas publicitarias.
- 1.2 Aunque el Gobierno español había presentado una cantidad considerable de documentación en apoyo de algunos elementos de su reclamación, no había información, o era insuficiente, con respecto a muchas de las partidas. A fin de que el Fondo de 1992 pudiera facilitar la indemnización, el Director encargó a los expertos designados por el Fondo de 1992 ^{<1>} que llevaran a cabo una evaluación interina (provisional) de la reclamación. Esta evaluación, que concluyó el 12 de diciembre de 2003, se basó en los documentos disponibles para los expertos, en sus propios conocimientos de los trabajos de limpieza realizados y en información obtenida durante conversaciones con representantes del Gobierno español. Los expertos presentaron un informe extenso y completo de 54 páginas con anexos de varios cientos de páginas.
- 1.3 La reclamación del Gobierno español fue presentada en doce secciones, una por cada uno de doce ministerios afectados. La evaluación se hizo por tanto ministerio por ministerio.
- 1.4 El Director, el Director Adjunto/Asesor Técnico y el Jefe del Departamento de Reclamaciones revisaron la evaluación efectuada por los expertos y concordaron en general con el enfoque adoptado. Observaron que, en muchas partes, la evaluación se basaba en información incompleta, lo que había entrañado una evaluación provisional muy baja o nula.
- 1.5 La evaluación de los expertos incluía €11,5 millones (£9,9 millones) relativos a desgravación fiscal y de la seguridad social, concesiones y pagos. Los expertos habían expresado la opinión de que estas desgravaciones, concesiones y pagos podían en principio considerarse como un tipo de ayuda pagado por el Estado Español, y por lo tanto podían considerarse como admisibles para la indemnización. Los expertos señalaron sin embargo que, si bien se podía suponer que las desgravaciones fiscales y de la seguridad social, las concesiones y los pagos se habían hecho a personas y empresas en el sector de la pesca, no se había facilitado información sobre la identidad de los beneficiarios, de sus actividades o de las pérdidas que pudieran haber sufrido a consecuencia de la contaminación.
- 1.6 En vista de la vacilación expresada en varias ocasiones por el Comité Ejecutivo respecto a la admisibilidad de las pérdidas sufridas a consecuencia de una reducción de la recaudación fiscal, y en vista de la falta de información respecto a los beneficiarios de esas desgravaciones, concesiones y pagos, el Director decidió, a los efectos de la evaluación provisional de la reclamación del Gobierno español, excluir de su evaluación de los daños, las desgravaciones fiscales y de la seguridad social, las

<1> Carlos G Cuesta y Asociados S.L., asistidos por ITOPF

concesiones y los pagos, en espera de un nuevo examen cuidadoso de los aspectos jurídicos de la reclamación y la presentación de información adicional. Por esta razón excluyó también de la evaluación provisional toda cuantía de gastos del personal para tramitar las concesiones fiscales y de la seguridad social y los pagos y gastos de publicidad de esas medidas.

- 1.7 El Director concluyó que la evaluación por los expertos de unas cuantas partidas era indebidamente conservadora y debía aumentarse. El efecto de estos ajustes fue aumentar la evaluación provisional en €1,4 millones (£1 millón).
- 1.8 Tras revisar el informe presentado por los expertos, el Director concluyó que la evaluación provisional de las pérdidas debía ser €107 348 218 como se indica en el cuadro a continuación y que, a los efectos de un pago provisional, esta cantidad debía redondearse a €107 000 000 (£75 millones).

Ministerio	Reclamado	Evaluación provisional del Director
Medio ambiente	€143 122 453,09	€50 126 553
Obras públicas	€86 207 578,00	€26 492 776
Defensa	€47 057 129,52	€16 558 071
Trabajo y seguridad social	€34 229 776,11	€0
Agricultura, pesca y alimentación	€32 314 361,43	€11 755 091
Hacienda	€22 489 841,65	€0
Ciencia y tecnología	€8 761 939,35	€1 048 574
Administración pública	€4 858 405,04	€1 250,000
Economía	€3 951 865,25	€0
Justicia	€595 690,30	€0
Sanidad y consumo	€126 205,85	€117 154
Asuntos exteriores	€17 690,48	€0
TOTAL	€83 732 936,07	€107 348 218

- 1.9 Esta evaluación puede expresarse en términos de categorías de daños como sigue:

Categoría	Reclamado	Evaluación provisional del Director
Limpieza en el mar	€86 334 130,33	€26 492 774
Limpieza en tierra	€197 113 693,86	€68 648 799
Taponamiento de fugas en el pecio	€854 359,72	€284 787
Extracción de hidrocarburos restantes en el pecio	€364 054,37	€74 054
Sector de pesca	€95 198 991,04	€11 847 804
Sector de turismo	€3 867 706,75	€0
TOTAL	€83 732 963,07	€107 348 218

- 1.10 Cabe subrayar que la evaluación provisional del Director era sin perjuicio de la posición final del Fondo de 1992 en cuanto a la admisibilidad de una partida particular o una cantidad específica. Es probable que, al disponerse de más información, la evaluación sea incrementada incluyendo partidas que hasta ahora se han evaluado en cero o mediante un aumento de las cuantías evaluadas.

2 Evaluación general del total de los daños admisibles sufridos en España

- 2.1 El Director llevó a cabo también una evaluación general del total de los daños admisibles en España derivados del siniestro del *Prestige*. Esta evaluación se llevó a cabo sobre la base de las evaluaciones provisionales realizadas por los expertos nombrados por el Fondo de 1992^{<2>}. El Director, tras revisar los informes presentados por los expertos, opinó que la evaluación general de los daños admisibles sufridos en España debía ser €303 000 000 (£213 millones). El desglose de esta cifra se facilita en el cuadro a continuación. Como no se han recibido reclamaciones completas de los sectores de pesca, turismo y otras empresas, o del coste de extracción de los hidrocarburos del pecio o eliminación de residuos oleosos recogidos en Galicia, el cuadro no indica las cuantías reclamadas.

Grupo	Evaluación del Director
Gobierno español	€95 593 129
Gobiernos regionales de España	€17 515 117
Sector de pesca	€61 482 524
Sector de turismo	€38 050 000
Otras empresas	€3 000 000
Extracción de hidrocarburos restantes en el pecio	€70 975 000
Eliminación de residuos oleosos en Galicia	€16 341 821
TOTAL	€302 957 591

- 2.2 Esta evaluación puede expresarse en términos de las categorías de daños siguientes:

Categoría	Evaluación del Director
Limpieza en el mar	€33 492 945
Limpieza en tierra	€69 914 311
Sector de pesca ^{<3>}	€61 575 237
Turismo	€38 050 000
Otras empresas	€3 000 000
Taponamiento de fugas en el pecio	€284 786
Extracción de hidrocarburos restantes en el pecio ^{<3>}	€71 049 054
Eliminación de residuos oleosos en España	€25 591 258
TOTAL	€302 957 591

- 2.3 La reclamación del Gobierno español se refiere al periodo hasta el 31 de julio de 2003. Los gastos notificados como contraídos por los gobiernos regionales se refieren a los periodos hasta el final de octubre de 2003 respecto a Galicia, Cantabria y País Vasco y hasta el final de abril de 2003 para Asturias. Se reconocía que las

<2> Carlos G Cuesta y Asociados, S.L. e ITOPF (limpieza), L&R Consulting Solutions Ltd. (turismo), Patrick Franklin and Alicia Sanamed (pesca) y BMT Surveys Ltd. (extracción de hidrocarburos del pecio).

<3> Las cuantías evaluadas del sector de pesca y de extracción de hidrocarburos restantes en el pecio indicadas en este cuadro incluyen gastos de aquellas categorías abarcados por la reclamación del Gobierno español y gastos de los gobiernos regionales. Por tal razón las cuantías evaluadas del sector de pesca y de extracción de hidrocarburos restantes en el pecio difieren en los cuadros de los párrafos 2.1 y 2.2.

reclamaciones para periodos posteriores a estas fechas se presentarían a su debido tiempo.

- 2.4 A falta de reclamaciones completas de los sectores de pesca y turismo, los daños sufridos en esas categorías se evaluaron para la totalidad del periodo en el que se consideró que era probable que se hayan contraído.
- 2.5 A continuación se presentan las observaciones del Director sobre las cuantías evaluadas para cada grupo.

Gobierno español

- 2.6 La evaluación de la reclamación del Gobierno español se trata en los párrafos 1.1-1.10 supra.
- 2.7 En la evaluación general del Director del total de daños admisibles sufridos en España, las pérdidas sufridas por el sector de pesca se han asignado a ese sector. Los pagos de ayudas del Gobierno español y los gobiernos regionales de España al sector de pesca, con un total de €162,6 millones (£115 millones), pueden considerarse como indemnización al sector de pesca y por lo tanto, a los efectos de la evaluación general del total de daños admisibles sufridos en España, excluidos de la evaluación de la reclamación del Gobierno español y de los gastos contraídos por los gobiernos regionales, de modo que no se contasen dos veces las mismas pérdidas.

Gobiernos regionales de España

- 2.8 Los gobiernos regionales de Galicia, Asturias, Cantabria y País Vasco han contraído, según se informa, gastos de €270 301 233 (£190 millones) en relación con la contaminación de hidrocarburos. De esta suma, €183,8 millones (£129 millones) se relacionan con la limpieza de la costa (€52,6 millones) y con la ayuda brindada a los pescadores y mariscadores (€131,2 millones).
- 2.9 Los expertos designados por el Fondo han basado su evaluación del coste de limpieza de la costa en sus observaciones de esas operaciones. A los efectos de la evaluación general, todos los gastos de limpieza de la costa fueron por tanto evaluados juntos e incluidos bajo la partida de la reclamación del Gobierno español. De modo similar, todas las pérdidas sufridas por el sector de pesca fueron tenidas en cuenta en la evaluación de ese sector (véase párrafo 2.12). Los gastos asociados con la limpieza de la costa y el sector de pesca fueron por tanto excluidos de la evaluación de los gastos contraídos por los gobiernos regionales a los efectos de la evaluación general del Director de los daños admisibles en España.
- 2.10 En el cuadro a continuación se resumen las cuantías evaluadas con respecto a los gastos de los gobiernos regionales, excluyendo los gastos de limpieza en tierra y los pagos de ayudas.

Gobierno regional	Evaluación del Director
Galicia	€3 403 671
Asturias	€1 143 786
Cantabria	€5 136 932
País Vasco	€7 830 728
TOTAL	€17 515 117

- 2.11 Excepto para Galicia, el coste de eliminar los residuos oleosos recogidos durante las operaciones de limpieza se incluyó en los gastos notificados contraídos por los gobiernos regionales, y fue evaluado bajo esta partida. El coste de eliminar los residuos oleosos recogidos en Galicia se trata en los párrafos 2.18 a 2.21 infra.

Sector de pesca

- 2.12 La mayoría de las reclamaciones pertinentes al sector de pesca están siendo negociadas directamente entre el Gobierno español y los que han sufrido las pérdidas y daños. Por ello, los expertos designados por el Fondo de 1992 disponían de muy poca información. Por tanto los expertos evaluaron las pérdidas de este sector sobre la base de los datos históricos publicados relativos a las capturas desembarcadas en el noroeste de España, teniendo en cuenta la duración de las vedas de pesca impuestas a consecuencia del derrame. En el cuadro a continuación se resumen los resultados de esa evaluación.

Subsector de pesca	Evaluación del Director
Pesca	€39 277 492
Acuicultura	€11 580 076
Elaboración	€9 607 804
Actividades anteriores a la elaboración	€1 017 151
TOTAL	€61 482 524

Sector de turismo

- 2.13 Se habían recibido pocas reclamaciones del sector de turismo. Los expertos designados por el Fondo llevaron a cabo por lo tanto una evaluación general de las pérdidas probables en España sobre la base de las estadísticas publicadas y estimaron que el impacto del siniestro del *Prestige* sería entre €31,7 millones y €44,4 millones. A los efectos de esta evaluación general, las pérdidas se evaluaron en la media de estas dos cantidades, a saber €38,05 millones.

Partida	Evaluación del Director
Estimación inferior de las pérdidas	€31 700 000
Estimación superior de las pérdidas	€44 400 000
Estimación a efectos de la evaluación general de los daños en España	€38 050 000

Otras empresas

- 2.14 Se disponía de poca información respecto a las pérdidas sufridas por las empresas y personas no incluidas en los otros sectores. En opinión del Director, sin embargo, se consideró razonable, basándose en la experiencia en otros siniestros, esperar al menos 1 000 reclamaciones de otras empresas y que la pérdida media fuese del orden de €3 000 por demandante. Las pérdidas de este grupo fueron evaluadas por tanto en €3 millones (£2,1 millones).

Extracción de los hidrocarburos restantes en el pecio

- 2.15 Durante 2003 Repsol YPF, a petición de la Administración Central del Estado español, llevó a cabo pruebas e investigaciones para determinar si se podía extraer la

carga que quedaba en los restos del naufragio. Se consideraron varios métodos, favoreciéndose la opción de utilizar 'bolsas-lanzadera' situadas sobre las perforaciones practicadas en los tanques del buque hundido. Una vez llenas, las bolsas se dejarían flotar hasta la superficie, donde se recogerían y transportarían a tierra. Se llevaron a cabo pruebas con un prototipo de bolsa-lanzadera durante el otoño de 2003, primero en el Mediterráneo y posteriormente en el sitio del naufragio donde recuperaron aproximadamente 100 toneladas de hidrocarburos.

- 2.16 Para permitir que prosiga la extracción de la carga restante en el pecio, se construirán lanzaderas rígidas de aluminio. Estas lanzaderas de aluminio permanecerán a unos cuarenta metros de profundidad, donde se calentará el petróleo y se bombeará a un barco de superficie. El Gobierno español decidió el 12 de diciembre de 2003 que se ejecutase el proyecto con un coste estimado de €98,3 millones (£69 millones), incluidos los costes ya contraídos de unos €31,5 millones (£22 millones).
- 2.17 Los expertos designados por el Fondo de 1992 evaluaron provisionalmente, sobre la base de la limitada información disponible, los costes de desarrollo del sistema en €20 975 000 y el coste mínimo de llevar a cabo la extracción de los hidrocarburos en €50 000 000, arrojando un coste total estimado de €70 975 000 (£50 millones), como se indica en el cuadro siguiente.

Partida	Evaluación del Director
Costes de desarrollo hasta octubre de 2003	€10 907 000
Nuevos costes de desarrollo	€10 068 000
Operaciones de descarga	€50 000 000
TOTAL	€70 975 000

Eliminación de residuos oleosos de Galicia

- 2.18 Se habían recogido en Galicia unas 76 967 toneladas de residuos oleosos 'sólidos' durante las operaciones de limpieza hasta el 12 de diciembre de 2003. Comprendían principalmente arena oleosa recogida de las playas junto con cierta cantidad de hidrocarburos mezclados con plásticos y otros escombros recogidos en el mar. Este material fue almacenado en espera de su eliminación final.
- 2.19 El Gobierno español y el gobierno regional de Galicia decidieron, tras estudiar y recibir estimaciones de varias opciones, que los residuos oleosos sólidos recogidos en Galicia fuesen neutralizados químicamente y luego enterrados en una fosa de relleno apropiada. Los expertos del Fondo visitaron la planta en la que se había de tratar el material y las oficinas del Departamento del Medio Ambiente del gobierno regional de Galicia para cambiar impresiones sobre la evacuación. Los expertos expresaron la opinión de que el método propuesto para hacer frente a los residuos sólidos era apropiado y estimaron provisionalmente el coste de la eliminación en €200/tonelada. Por consiguiente el coste total de la eliminación se estimó en €15 393 420 (76 967 tm. x €200/tm.).
- 2.20 Además de los residuos sólidos, se recogieron en el mar unas 18 968 toneladas de residuos líquidos que se descargaron en la refinería de Repsol en La Coruña, y fueron objeto de retratamiento. Los expertos del Fondo estimaron provisionalmente el coste neto del retratamiento en €50/ tonelada. El coste estimado para tratar los residuos líquidos en Galicia era por tanto €948 401.

- 2.21 El coste total de la eliminación de los residuos oleosos recogidos en Galicia era, por tanto, €16 341 821 (£11.5 millones), como se indica en el cuadro siguiente.

Partida	Evaluación del Director
Eliminación de residuos sólidos	€15 393 420
Eliminación de residuos líquidos	€948 401
TOTAL	€16 341 821
