

FONDO INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS DEBIDOS A LA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS 1992

COMITÉ EJECUTIVO 25^a sesión Punto 3 del orden del día 92FUND/EXC.25/3/1 14 mayo 2004 Original: ESPAÑOL

SINIESTROS QUE AFECTAN AL FONDO DE 1992

PRESTIGE

Documento presentado por España

Resumen:	El presente documento contiene información actualizada sobre la situación del litoral, la neutralización del pecio, consideraciones económicas, pago de indemnizaciones y acciones judiciales en España tras el accidente del <i>Prestige</i> .	
Medidas que han de adoptarse:	Tomar nota de la información facilitada	

1 Situación del litoral español

- 1.1 El derrame de fuel-oil ocasionado por el accidente del buque *Prestige* afectó, en mayor o menor medida, a 743 playas. En la actualidad, sólo cuatro de ellas permanecen afectadas, aunque se mantiene activado un amplio dispositivo de vigilancia del litoral.
- 1.2 En total, desde el inicio del siniestro, se han empleado más de 1.300.000 jornadas de trabajo para la limpieza del litoral: se han recuperado 53.000 toneladas de hidrocarburos en el mar, se han recogido más de 89.600 toneladas de residuos en la costa y se ha aplicado el procedimiento de hidrolimpieza en una superficie rocosa de más de 1.300.000 m2.
- 1.3 Además, se está aplicando el procedimiento de biorremediación en determinados entornos no hidrolimpiables, se han iniciado actuaciones de restauración ambiental en algunas zonas sensibles y se ha procedido a la eliminación o peatonalización de los viales provisionales que fueron ejecutados para retirar el fuel en zonas inaccesibles.
- 1.4 En el mar, no se ha retirado cantidad alguna de fuel desde el 19 de diciembre de 2003. No obstante, se mantendrá activado un operativo de vigilancia hasta finales de septiembre. Durante el verano de este año, está prevista una campaña complementaria de trabajos submarinos en profundidades de hasta quince metros, a fin de retirar las posibles capas de fuel enterradas.
- 1.5 La actividad de pesca, marisqueo y acuicultura se encuentra, en la actualidad, totalmente normalizada.

2 Neutralización del Pecio

- 2.1 El pecio del *Prestige* se encuentra sellado y estable con una cantidad aproximada de 12.975 toneladas de fuel en el interior de la sección de proa y 700 toneladas de fuel en el interior de la sección de popa. La sección de proa se encuentra a 3800 metros de profundidad y la de popa a 3.600 metros.
- 2.2 Durante el presente mes de mayo, la entidad REPSOL-YPF, contratada por el Gobierno de Español, iniciará las labores de extracción de la carga utilizando lanzaderas de aluminio marino, que se colocarán justo encima de los orificios de 70 centímetros que se abrirán en la parte superior del casco del pecio. Para regular la salida del fuel y controlar su recogida en las lanzaderas, se colocarán en los orificios unas válvulas dobles. La lanzadera, una vez llena, se elevará hasta 40 metros de profundidad, donde se le acoplará una tubería flexible que extraerá el fuel y lo conducirá hasta un buque en la superficie.
- 2.3 Con posterioridad a la extracción con lanzaderas, se utilizará un proceso de biorremediación para acelerar la biodegradación del fuel inmóvil que permanezca en el pecio y no pueda ser extraído.
- 2.4 La finalización de las operaciones de neutralización del pecio está prevista para octubre del presente año.

3 Consecuercias Económicas

3.1 El Estado español ha presentado 3 reclamaciones ante el FIDAC por los gastos del sector público español según el siguiente detalle:

Fecha de presentación: 2/10/2003 Importe: 383.732.936,07 euros Fecha de presentación: 21/01/2004 Importe: 44.564.711,19 euros Fecha de presentación: 21/04/2004 Importe: 85.513.323,28 euros

3.2 La previsión actualizada de gastos totales en España se detalla en la siguiente tabla:

Tabla.- Consecuencias económicas en España (millones de euros).

	LIMPIEZA EN MAR	183,6
	LIMPIEZA EN TIERRA Y REGENERACIÓN AMBIENTAL	314,7
ADMINISTRACIONES	NEUTRALIZACIÓN DEL PECIO	99,3
PÚBLICAS	AYUDAS	128,8
	OTROS	8,4
AFECTADOS PRIVADOS	100,0	
TOTAL		834,8

4 Pago de indemnizaciones

- 4.1 De acuerdo con la decisión de la 8ª Asamblea del Fondo 92, y tras la previa evaluación general de los daños totales admisibles en España llevada a cabo por el Director del Fondo 92 y la constitución de una garantía financiera por parte de España, el Fondo 92 efectuó un pago al Estado español por importe de 57.555.000 euros, que se ha aplicado íntegramente para financiar el sistema de anticipo de indemnizaciones a los afectados.
- 4.2 Para el anticipo de indemnizaciones a los afectados por el siniestro, el Estado español aprobó el Real Decreto-Ley 4/2003, de 20 de junio, desarrollado por el Real Decreto 1053/2003. En dichas normas se establecen dos sistemas para la valoración y pago de daños.
- 4.3 El primer sistema, de estimación objetiva, se refiere a los afectados que ya recibieron ayudas directas al producirse el accidente (23.205 personas): armadores, tripulantes, mariscadores, rederos, trabajadores de lonjas y cofradías, y comercializadores de primer nivel. El 90 % de estos afectados se ha acogido al sistema voluntario de anticipo de indemnizaciones, y se han alcanzado acuerdos transaccionales con 15.300 de ellos, encontrándose el resto en trámite. En total, por este sistema 70 millones de euros han sido pagados ya a los afectados.
- 4.4 El segundo sistema, de estimación directa, se aplicará al resto de afectados, y consiste en comprobar documentalmente los daños sufridos y valorarlos con arreglo a los criterios del Fondo 92.
- 4.5 La normativa aprobada prevé, igualmente, un anticipo de indemnizaciones a las Administraciones Públicas, distintas del Estado, que han resultado afectadas. En total, 67 Ayuntamientos han solicitado indemnizaciones por importe de 37,6 millones de euros, y las 4 Comunidades Autónomas afectadas (Galicia, Asturias, Cantabria y País Vasco) estiman sus daños en la cantidad de 149,54 millones de euros. Todos estos importes están pendientes de valorar antes de convenir el pago con las entidades públicas.

5 Acciones Judiciales

- 5.1 En el Juzgado de Instrucción de Corcubión continúa la tramitación de las Diligencias Previas 960/2002 en las que siguen imputados el Capitán, el Jefe de Máquinas y el Primer Oficial del buque *Prestige*, así como el Director General de la Marina Mercante. Por auto de 19 de febrero de 2004, se ha acordado la imputación del Director de Operaciones de 'Universe Maritime'', armadora del *Prestige*.
- 5.2 En el proceso judicial por responsabilidad civil promovido por el Reino de España contra la sociedad de clasificación 'American Bureau of Shipping' ante el Tribunal de Distrito de Nueva York (Estados Unidos) en mayo de 2003, se ha iniciado la fase de aportación de pruebas ('discovery').
- 5.3 En base a las informaciones que se van obteniendo, se está estudiando el ejercicio de nuevas acciones judiciales frente a los sujetos que hayan podido incurrir en responsabilidad.