



SINIESTROS QUE AFECTAN AL FONDO DE 1992

PRESTIGE

Nota del Director

Resumen:

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 €98 millones (£481 millones)^{<1>} en la oficina de España y reclamaciones por un total de €94 millones (£65 millones) en la oficina de Francia. El Gobierno portugués ha presentado una reclamación de €3,3 millones (£2,3 millones) respecto a la limpieza y medidas preventivas en Portugal.

La cuantía total de las reclamaciones aceptadas del siniestro del *Prestige* rebasará considerablemente la cuantía total de indemnización disponible, 135 millones de Derechos Especiales de Giro, correspondientes a €171,5 millones (£118 millones). En mayo 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, determinados por los peritos contratados por el Fondo y la aseguradora.

En junio de 2003, el Gobierno español introdujo legislación en forma de un Real Decreto-Ley que ponía a disposición fondos para indemnizar íntegramente a los damnificados por la contaminación. En julio de 2004, la legislación fue modificada para incrementar la cuantía disponible para la indemnización y prorrogar el plazo en que ésta está disponible. Según información facilitada por el Gobierno español, se han logrado acuerdos con la gran mayoría de los trabajadores del sector de la pesca y se les han efectuado pagos por un total aproximado de €75 millones (£52 millones) en virtud del Real Decreto-Ley.

Se ha informado al Fondo de 1992 que también se han presentado 1 004 reclamaciones en virtud de esta legislación. Estas reclamaciones serán evaluadas por el Consorcio de Compensación de Seguros, organización de seguros de propiedad estatal, siguiendo los criterios empleados para aplicar los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992.

En octubre de 2003, el Gobierno español presentó una reclamación de €83,7 millones (£265 millones). El Director efectuó una evaluación provisional de la reclamación, llegando a la cifra de €107 millones

<1> La conversión de monedas en este documento se ha efectuado sobre la base de los tipos de cambio al 22 de febrero de 2005, 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.

(£74 millones), y sobre esta base se efectuó un pago del 15% de esa cuantía, es decir €16 050 000 (£11,1 millones).

El Director efectuó también una evaluación general del total de los daños admisibles en España derivados del siniestro del *Prestige*, resultando una cifra total de por lo menos €303 millones (£209 millones). Llevada a cabo la evaluación, y como lo autorizó la Asamblea, el Director 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 por el Fondo de 1992 a €57 555 000 (£39,9 millones).

El Gobierno español ha presentado posteriormente nuevas reclamaciones. La cuantía total reclamada por el Gobierno español es de €335 millones (£369 millones).

Medida que ha de adoptarse:

Decidir el nivel de pagos del Fondo de 1992.

1 El siniestro

- 1.1 El 13 de noviembre de 2002, el buque tanque *Prestige* (42 820 AB), matriculado en las Bahamas, que transportaba 76 972 toneladas de fueloil pesado, empezó a escorarse y a derramar hidrocarburos a unos 30 km. del Cabo Finisterre (Galicia, España). El 19 de noviembre, cuando estaba siendo remolcado para alejarlo de la costa, 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 una carga que se calcula en torno a 25 000 toneladas. Durante las semanas siguientes continuó la fuga de hidrocarburos del pecio a un ritmo decreciente. Posteriormente el Gobierno español calculó que quedaban en el pecio aproximadamente 13 800 toneladas de carga.
- 1.2 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. Los hidrocarburos contaminaron fuertemente la costa occidental de Galicia (España) y se desplazaron hasta el Golfo de Vizcaya, afectando a la costa norte de España y la costa occidental de Francia.
- 1.3 Se efectuaron importantes operaciones de limpieza en el mar y en tierra en España. También se efectuaron considerables operaciones de limpieza en Francia. Se emprendieron operaciones de limpieza en el mar en aguas de Portugal.
- 1.4 El *Prestige* estaba inscrito en la London Steamship Owners Mutual Insurance Association (London Club).
- 1.5 Para los detalles de las operaciones de limpieza y el impacto del derrame, se hace referencia a los documentos 92FUND/EXC.24/5, 92FUND/EXC.24/5/Add.1 y 92FUND/EXC.25/3/1.

2 Extracción de los hidrocarburos del pecio

- 2.1 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 de los hidrocarburos del pecio.
- 2.2 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 el pecio se extrajese mediante lanzaderas rígidas de aluminio que se llenan por gravedad a través de perforaciones practicadas en los tanques. Se ha firmado un contrato para extraer los hidrocarburos restantes del *Prestige* entre el Gobierno español y Repsol YPF. La extracción del petróleo, que comenzó en mayo de 2004, finalizó en septiembre de 2004. Se han extraído unas 13 000 toneladas de carga de la sección de

proa del pecio. Quedaban aproximadamente 700 toneladas en la sección de popa, que fueron tratadas con agentes biológicos dirigidos a acelerar la degradación de los hidrocarburos.

- 2.3 El Gobierno español ha calculado que el coste de los trabajos fue de aproximadamente €100 millones (£71 millones).

3 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).

4 Reclamaciones de indemnización

España

- 4.1 Al 22 de febrero de 2005, la Oficina de Reclamaciones de La Coruña había recibido 716 reclamaciones por un total de €698 millones (£481 millones). Entre ellas figura una reclamación de €32 millones (£91 millones), de un grupo de 58 asociaciones de Galicia, Asturias y Cantabria que representan a 13 600 pescadores y mariscadores, y cuatro reclamaciones del Gobierno español. La primera reclamación del Gobierno español era de €383,7 millones (£265 millones), presentada en octubre de 2003, la segunda de €44,6 millones (£31 millones) presentada en enero de 2004, la tercera de €5,5 millones (£59 millones), presentada en abril de 2004 y la cuarta reclamación en diciembre de 2004 de €46,5 millones (£32 millones). La primera, segunda y tercera reclamaciones comprendían partidas por el coste de operaciones de limpieza en el Parque Nacional Atlántico, que ascendía a €1,9 millones (£8,2 millones) en total. Estas partidas han sido retiradas ya que los fondos para estas operaciones se han obtenido de otra fuente. Esta retirada, junto con enmiendas posteriores, ha reducido la cuantía total reclamada por el Gobierno español a €534,7 millones (£369 millones).
- 4.2 Las reclamaciones presentadas por el Gobierno español se refieren a los costes contraídos hasta el final de abril de 2004, 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.
- 4.3 El cuadro a continuación presenta un desglose de los diferentes tipos de reclamaciones recibidas por la Oficina de Reclamaciones de La Coruña.

Categoría de la reclamación	No. de reclamaciones	Cuantía reclamada €
Daños materiales	226	2 441 473
Limpieza	16	4 161 279
Maricultura	12	8 026 408
Pesca y marisqueo	147	134 288 947
Turismo	10	612 472
Elaboradores/vendedores de pescado	257	12 394 672
Varios	44	1 402 843
Gobierno español	4	534 695 110
Total	716	698 023 204

- 4.4 La primera reclamación recibida del Gobierno español ha sido evaluada provisionalmente por el Director en diciembre de 2003 en €107 millones (£74 millones). En cuanto a los pagos al Gobierno español, se hace referencia en la sección 10.
- 4.5 Desde diciembre de 2003, han tenido lugar varias reuniones con representantes del Gobierno español y se ha facilitado considerable información nueva en apoyo de sus reclamaciones.

Continúa la cooperación con los representantes del Gobierno español y se está avanzando en la evaluación de las cuatro reclamaciones presentadas por el Gobierno. Se están manteniendo conversaciones para explorar maneras de acelerar el examen del gran volumen de documentos relativos a las operaciones de limpieza en tierra. Estas conversaciones se han retrasado por varias razones, entre ellas una reorganización interna del departamento gubernamental responsable de las cuestiones relativas al siniestro del *Prestige*.

- 4.6 De las demás 712 reclamaciones presentadas, ha sido evaluado el 54%. Muchas de las reclamaciones restantes carecen de suficiente documentación de apoyo, documentación que se ha pedido a los demandantes. Trescientas catorce de estas otras reclamaciones por €20,1 millones (£13,9 millones) han sido aprobadas en €1,7 millones (€1,2 millones) y se han efectuado pagos provisionales de un total de €25 586^{<2>} (£17 650) al 15% de la cuantía valorizada respecto a 45 de las reclamaciones aprobadas. Las restantes reclamaciones aprobadas esperan respuesta de los demandantes o están siendo examinadas de nuevo a raíz del desacuerdo de los demandantes con la cuantía valorizada. Se han rechazado ciento veintiuna reclamaciones, en su mayoría porque el demandante no ha demostrado haber sufrido pérdida.
- 4.7 En la sesión del Comité Ejecutivo de mayo de 2004, la delegación española manifestó que 67 ayuntamientos habían pedido indemnización por un total de €37,6 millones (£26 millones) y que las cuatro comunidades autónomas afectadas habían estimado sus daños en €50 millones (£103 millones). La delegación manifestó también que las cantidades reclamadas esperaban la aprobación del Estado antes de efectuarse los pagos a estas administraciones públicas. El Fondo de 1992 aún no ha recibido reclamaciones de estos ayuntamientos y comunidades autónomas.

Francia

- 4.8 Al 22 de febrero de 2005, se habían recibido 385 reclamaciones por un total de €93,6 millones (£65 millones) en la Oficina de Reclamaciones de Burdeos. El cuadro a continuación presenta un desglose de los diferentes tipos de reclamaciones.

Categoría de la reclamación	No. de reclamaciones	Cuantía reclamada €
Daños materiales	9	87 772
Limpieza	32	6 137 877
Maricultura	118	1 641 146
Marisqueo	3	116 810
Embarcaciones de pesca	53	809 102
Turismo	150	16 339 765
Elaboradores/vendedores de pescado	7	282 608
Varios	12	768 616
Gobierno francés	1	67 499 154
Total	385	93 682 850

- 4.9 De las 385 reclamaciones presentadas a la Oficina de Reclamaciones, se ha evaluado el 65%. Muchas de las reclamaciones restantes carecen de suficiente documentación de apoyo, documentación que se ha pedido a los demandantes. Se han aprobado ciento sesenta y cuatro reclamaciones en €2,3 millones (£1,6 millones) y se han efectuado pagos provisionales de un total de €202 344 (£140 000) al 15% de la cuantía valorizada respecto a 58 de las reclamaciones aprobadas. Las restantes reclamaciones aprobadas esperan respuesta de los demandantes o están siendo examinadas de nuevo a raíz del desacuerdo de los demandantes con la cuantía valorizada. Se han rechazado treinta reclamaciones, en su mayoría porque el demandante no ha demostrado haber sufrido pérdida.

<2> Se han deducido los pagos de indemnización efectuados por el Gobierno español a los demandantes al calcular los pagos provisionales.

- 4.10 Ciento catorce ostricultores con base en la laguna de Arcachón cerca de Burdeos han presentado reclamaciones por un total de €1,2 millones (£830 000) por pérdidas supuestamente sufridas a consecuencia de la resistencia del mercado debida a la contaminación. Estas reclamaciones han sido examinadas por los expertos contratados por el London Club y el Fondo de 1992. Noventa de estas reclamaciones por un total de €52 000 (£450 000) han sido evaluadas en €200 326 (£138 000). Se han efectuado pagos por un total de €12 250 (£8 500) respecto a dieciocho de estas reclamaciones en el 15% de la cuantía evaluada. Las 24 reclamaciones restantes están siendo examinadas por los expertos designados por el London Club y el Fondo de 1992.
- 4.11 La Oficina de Reclamaciones ha recibido 150 reclamaciones relacionadas con el turismo por un total de €16,3 millones (£11,2 millones). Noventa y tres de estas reclamaciones han sido evaluadas en un total €4,6 millones (£3,2 millones). Sesenta reclamaciones han sido aprobadas en €2,0 millones (£1,4 millones) y se han efectuado pagos provisionales por un total de €174 125 (£120 000) en el 15% de la cuantía evaluada con respecto a 28 reclamaciones.
- 4.12 En mayo de 2004, el Gobierno francés presentó una reclamación de €7,5 millones (£47 millones) en relación con los costes contraídos por limpieza y medidas preventivas. Expertos designados por el Fondo de 1992 y el London Club están evaluando esta reclamación. En octubre de 2004, representantes del Fondo y los expertos de éste se reunieron con representantes del Gobierno francés para discutir el proceso de evaluación y qué nueva información se precisaba para completar dicha evaluación. Se ha enviado al Gobierno francés una solicitud oficial de nueva información.
- 4.13 Otras 32 reclamaciones, por un total de €6,1 millones (£4,2 millones), han sido presentadas por las autoridades locales por costes de operaciones de limpieza. Doce de esas reclamaciones se han evaluado en €194 805 (£134 000). Ocho reclamaciones han sido aprobadas en €80 547 (£56 000) y se han efectuado pagos provisionales de un total de €7 455 (£5 000) al 15% de la cuantía valorizada respecto a cuatro reclamaciones.

Portugal

- 4.14 El Gobierno portugués ha presentado una reclamación de €3,3 millones (£2,3 millones) respecto a limpieza y medidas preventivas. En julio de 2004, tuvo lugar una reunión entre representantes del Fondo de 1992 y representantes de los departamentos gubernamentales involucrados. En febrero de 2005, el Gobierno portugués facilitó al Fondo de 1992 información adicional en apoyo de su reclamación. Esta información está siendo examinada por los expertos designados por el London Club y el Fondo de 1992.

5 Pagos y otra asistencia financiera de las autoridades españolas

- 5.1 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.
- 5.2 El Gobierno español ha prestado ayuda también a otras personas y empresas afectadas por el derrame de hidrocarburos en forma de préstamos, desgravación fiscal y dispensas de los pagos de la seguridad social.
- 5.3 En junio de 2003, el Gobierno español aprobó la legislación en forma de un Real Decreto-Ley que ponía a disposición €160 millones (£110 millones) para indemnizar íntegramente a los damnificados por la contaminación. Para recibir indemnización los demandantes debían presentar sus reclamaciones antes del 31 de diciembre de 2003, 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.

- 5.4 En julio de 2004, otro Real Decreto-Ley incrementó los fondos disponibles para la indemnización a €249,5 millones (£172 millones). Además, el Decreto prorrogaba el plazo en que las personas de los sectores de pesca, marisqueo y acuicultura podían reclamar por pérdidas sufridas directamente a consecuencia del siniestro, para incluir el año 2004. Los fondos disponibles para la indemnización por pérdidas ocurridas durante 2004 están limitados por el Decreto a €3 millones (£2,1 millones). Los demandantes deberán presentar las reclamaciones por dichas pérdidas antes del 31 de marzo de 2005.
- 5.5 En la sesión del Comité Ejecutivo celebrada en febrero de 2004, la delegación española mencionó que el Gobierno español había recibido casi 29 000 solicitudes de indemnización por parte de los afectados por el siniestro del *Prestige* que deseaban utilizar el mecanismo de pago previsto en el primer Real Decreto-Ley. Asimismo se observó que, de ellas, unas 22 800 solicitudes se referían a los colectivos de trabajadores del mar que se acogerían al sistema de cálculo mediante estimación objetiva o baremo. Se indicó que unas 5 000 solicitudes de otros colectivos serían objeto de una valoración individualizada.
- 5.6 El Gobierno español ha informado al Fondo de 1992 que, conforme al sistema para tramitar las reclamaciones del sector de pesca, se hacía la evaluación aplicando fórmulas que tenían en cuenta factores tales como el arqueo de las embarcaciones pesqueras, el número de tripulantes y la duración de la veda de pesca. Según información facilitada por el Gobierno español en agosto de 2004, se han logrado acuerdos con la gran mayoría de los trabajadores de ese sector y se les han efectuado pagos por un total aproximado de €75 millones (£52 millones) en virtud de los Reales Decretos-Ley.
- 5.7 En 2004, el Gobierno español informó al Fondo de 1992 que las reclamaciones que, conforme a los Decretos serán objeto de valoración individualizada, serán evaluadas por el Consorcio de Compensación de Seguros (el Consorcio), una organización de seguros de propiedad estatal constituida para pagar reclamaciones por daños normalmente no cubiertos por pólizas de seguro comercial, tales como daños debidos a actividad terrorista o desastres naturales. En 2004, el Consorcio había recibido 844 reclamaciones relativas a 3 698 personas. El Consorcio informó al Fondo de 1992 en febrero de 2005 que se habían presentado otras 160 reclamaciones. Es probable por tanto que haya aumentado el número de personas que reclaman indemnización al amparo de los Decretos.
- 5.8 Como los Reales Decretos-Ley prevén que la evaluación de las reclamaciones se efectúe siguiendo los criterios empleados para aplicar los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992, han tenido lugar reuniones entre representantes del Consorcio y el Fondo de 1992 para discutir los criterios. En febrero de 2005, el Consorcio informó al Fondo de 1992 que se habían presentado 1004 reclamaciones al amparo de los Decretos. Estas reclamaciones han sido clasificadas como sigue:

Categoría de la reclamación	Número de reclamaciones
Maricultura (daños materiales/pérdida de ingresos)	97
Pesca (daños materiales y pérdida de ingresos)	66
Vendedores de pescado y marisco (pérdida de ingresos)	310
Elaboradores de pescado y marisco (pérdida de ingresos)	78
Empleados del sector de pesca (pérdida de ingresos)	105
Turismo (pérdida de ingresos)	85
Tierra (daños y pérdida de ingresos durante operaciones de limpieza)	71
Daños materiales	13
Varios	19
Reclamaciones presentadas recientemente (sin clasificar)	160
Total	1 004

- 5.9 La cuantía total reclamada asciende a €198 millones (£137 millones).
- 5.10 El Consorcio ha solicitado la asistencia de los expertos designados por el London Club y el Fondo de 1992 en la valoración de 37 de estas reclamaciones. Muchas de las reclamaciones que se han remitido a estos expertos no vienen apoyadas por suficientes pruebas que demuestren las pérdidas reclamadas. El Consorcio ha solicitado más pruebas e información de los demandantes. Los expertos del Consorcio y los expertos designados por el London Club y el Fondo de 1992 han hecho una valoración conjunta de una reclamación, la cual ha sido aprobada por el Fondo de 1992 y el London Club. Están en marcha nuevas valoraciones.

6 Pagos y otra asistencia financiera de las autoridades francesas

- 6.1 El Gobierno francés ha introducido un plan para facilitar pagos superiores a las cuantías pagadas por el Fondo de 1992 a los demandantes de los sectores de pesca y marisqueo que formularan una solicitud a ese efecto al 13 de diciembre de 2004. El Gobierno subrogará los derechos de los demandantes contra el London Club y el Fondo de 1992 hasta las cuantías pagadas.
- 6.2 El Gobierno estableció una Comisión para administrar el plan y determinar la cuantía a pagar a cada demandante. La Comisión decidió que, en lo que se refiere a las reclamaciones respecto a las cuales se había logrado un acuerdo sobre la cuantía entre el demandante y el London Club y el Fondo de 1992, la Comisión abonaría el 85% de la cuantía acordada. En los casos en que no se haya logrado un acuerdo sobre la cuantía, la Comisión determinará las pérdidas y la cuantía a pagar.
- 6.3 La Comisión ha aprobado pagos a 175 demandantes por un total de €153 621 (£0,8 millones), pagos que se efectuaron en enero de 2005.

7 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 €2 777 986 (£15,7 millones). El 28 de mayo de 2003, el propietario del buque depositó €2 777 986 en el Juzgado de lo penal de Corcubión (España) con el fin de constituir el fondo de limitación.

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

- 8.1 La cuantía máxima de indemnización disponible en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992 es 135 millones de 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.

- 8.2 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 €11 520 703 (£118 millones).

9 Nivel de pagos

Examen del Comité Ejecutivo en mayo de 2003

- 9.1 A diferencia de lo sucedido en casos anteriores, el asegurador del *Prestige* (el London Club) ha decidido no efectuar pagos individuales de indemnización hasta la cuantía de limitación del propietario del buque, a raíz del asesoramiento jurídico de que, si el Club efectuase pagos a los demandantes de conformidad con las prácticas del pasado, era 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.
- 9.2 En su sesión de mayo de 2003, 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.21/5, párrafos 3.2.32 y 3.2.34).

Examen del Comité Ejecutivo en octubre de 2003, febrero de 2004 y mayo de 2004

- 9.3 En sus sesiones de octubre de 2003, febrero de 2004 y mayo de 2004, el Comité Ejecutivo decidió que, dada la incertidumbre que quedaba en cuanto al nivel de las reclamaciones admisibles, el nivel de pagos se mantuviese en el 15% (documentos 92FUND/EXC.22/14, párrafo 3.7.24, 92FUND/EXC.24/8, párrafo 3.4.43 y 92FUND/EXC.25/6, párrafo 3.2.26)

Examen del Comité Ejecutivo en la sesión de octubre de 2004

- 9.4 En la sesión de octubre de 2004 del Comité Ejecutivo, las delegaciones de España y Francia comunicaron que habían celebrado reuniones de consultas sobre la tramitación del caso del *Prestige* a fin de explorar las posibilidades de mejorar la transacción de las reclamaciones. Aquellas delegaciones expresaron el parecer de que la tasa de indemnización del 15% había dejado a los damnificados en una situación insatisfactoria.
- 9.5 La delegación española manifestó que, a consecuencia del dispositivo puesto en práctica para indemnizar a los damnificados, la Administración española se encontraba directamente afectada por el bajo nivel de pagos, cuando había tenido gastos muy considerables para combatir los efectos del siniestro y facilitar indemnización a los damnificados.
- 9.6 La delegación francesa manifestó que, en Francia, el anuncio de la tasa del 15%, que era la más baja en la historia de los Fondos de 1971 y 1992, había suscitado reacciones de incompreensión y de hostilidad contra el sistema internacional. En opinión de la delegación francesa, pese a las pérdidas constatadas, el bajo número de reclamaciones presentadas se podía explicar por el hecho de que una tasa de indemnización del 15% no cubría, para muchas empresas, los costes suplementarios de elaboración de un expediente de indemnización y el tiempo empleado en responder a las peticiones de explicaciones ulteriores de los expertos.

- 9.7 Se manifestó que ambos gobiernos consideraban que el aumento de la tasa de indemnización debe constituir una prioridad del Fondo de 1992 para el año próximo, especialmente en la perspectiva del plazo de prescripción de tres años sobre las reclamaciones. En opinión de estos Gobiernos, a fin de permitir presentar una reclamación a tiempo a los damnificados que no lo hubieran hecho todavía, era necesario dirigirles un mensaje claro, de modo que pudieran apreciar, en cuanto a la cuantía de los perjuicios que estimaban haber sufrido y su posible recuperación, si se había de incoar una acción antes de noviembre de 2005. Ambas delegaciones manifestaron que debía hacerse conscientes cuanto antes a los damnificados de la posibilidad de ser indemnizados, pues sería particularmente desastroso para la imagen del Fondo que se produjera un aumento significativo del nivel de pagos después de vencer el plazo de prescripción, dejando a cierto número de damnificados sin posibilidad de acción apropiada.
- 9.8 Las delegaciones española y francesa pidieron encarecidamente al Fondo que desplegase todos los medios necesarios para una tramitación rápida de los expedientes recibidos (que representaban una parte importante de los perjuicios estimados de cada Estado) a fin de poder determinar con realismo la posibilidad de aumento de la tasa de indemnización en la próxima sesión del Comité, y a este fin renovaban su compromiso de facilitar a los expertos del Fondo las explicaciones que pudieran desear.
- 9.9 El Director manifestó que, sobre la base de las cifras presentadas por los Gobiernos de los tres países afectados por el siniestro, el riesgo total potencial de las reclamaciones era aproximadamente de €1 038 millones (£716 millones) y que por lo tanto, en su opinión, no era posible incrementar el nivel de pagos por encima del 15% en esta coyuntura. Señaló que, conforme a la postura adoptada por los órganos rectores de los FIDAC, el nivel de pagos tendría que determinarse habida cuenta del riesgo potencial del Fondo de 1992 y no sobre la base de la evaluación de las reclamaciones por el Fondo.
- 9.10 Varias delegaciones manifestaron que, si bien estaban de acuerdo en que el actual nivel de pagos del 15%, el más bajo en la historia de los Fondos, era muy poco afortunado para los demandantes, el Fondo no tenía más remedio que mantenerlo a este nivel de momento, pero que se debía mantener sometido a examen a cada oportunidad que se presentase.
- 9.11 Habida cuenta de las incertidumbres restantes en cuanto al nivel de las reclamaciones admisibles, el Comité Ejecutivo decidió mantener el actual nivel de pagos al 15% de las pérdidas o daños sufridos por los demandantes respectivos (documento 92FUND/EXC.26/11, párrafo 3.7.30).

Examen del Comité Ejecutivo sobre el nivel de pagos en la sesión de marzo de 2005

- 9.12 El Director no ha recibido más información de los Gobiernos español, francés y portugués sobre el impacto general del siniestro. Sobre la base de las cifras actualmente disponibles y dada la incertidumbre que queda en cuanto al nivel de las reclamaciones admisibles, el Director se ve imposibilitado de proponer un aumento de la tasa de pagos superior al 15% de la pérdida o daños sufridos por los respectivos demandantes.
- 9.13 Toda nueva información que se reciba sobre los costes del siniestro se presentará al Comité Ejecutivo en una adición.

10 Pagos al Gobierno español

- 10.1 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. Dada la importancia de la cuestión y las ramificaciones que entraña, el Comité Ejecutivo decidió remitir la cuestión a la Asamblea.
- 10.2 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 €83,7 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 €83,7 millones = €57 555 000). Además, se decidió que el pliego de condiciones de la garantía deberá ser a satisfacción del Director.
- 10.3 La Asamblea decidió además que el Comité Ejecutivo revisase en su próxima sesión los pagos efectuados. También se decidió que, si el Comité redujese la cuantía del pago, el Gobierno español tendría que reembolsar la diferencia.
- 10.4 Se decidió también que si cualquier otro Estado que haya sufrido pérdidas relacionadas con el siniestro del *Prestige* procurase la misma solución para los pagos en las mismas condiciones, dicha solicitud deberá remitirse al Comité Ejecutivo.
- 10.5 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 y sobre esa base el Fondo de 1992 efectuó un pago de €16 050 000 (£11,1 millones), correspondiente al 15% de la evaluación provisional.
- 10.6 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, y concluyó que dichos daños admisibles serían al menos de €303 millones.
- 10.7 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 €83,7 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 proporcionó el Gobierno español que cubre la diferencia arriba mencionada (esto es €41 505 000) del Instituto de Crédito Oficial, un banco español de gran solvencia en el mercado financiero, y el compromiso del Gobierno español de reembolsar toda cuantía del pago que decida el Comité Ejecutivo o la Asamblea.
- 10.8 El pago al Estado español de un total de €57 555 000 (£39 914 906) se efectuó el 17 de diciembre de 2003.

11 Acciones judiciales

España

- 11.1 Unos 2000 demandantes se han unido a los procedimientos judiciales ante el juzgado de Corcubión (España). No se han facilitado al juzgado detalles de las pérdidas sufridas. Doscientos ocho de estos demandantes han presentado reclamaciones en la Oficina de Reclamaciones de La Coruña. Se espera que los demandantes que han alcanzado acuerdos con el Gobierno español, conforme a los Reales Decretos, retiren sus reclamaciones de los tribunales.
- 11.2 En julio de 2004, el Gobierno español presentó una solicitud al juzgado de Corcubión para que le liberase los €22 777 986 (£16 millones) depositados en dicho juzgado con el fin de constituir el fondo de limitación. En su solicitud, el Gobierno español argumentaba que el juzgado debía liberarle esta cuantía puesto que estaba pagando indemnización a los afectados por el derrame.

- 11.3 El Fondo de 1992 y otras partes en el proceso judicial en el juzgado de Corcubión presentaron alegatos oponiéndose a la solicitud.
- 11.4 En julio de 2004, el juzgado de Corcubión rechazó la solicitud del Gobierno español por razones de procedimiento. El Gobierno español apeló contra esta decisión, pero el 4 de octubre de 2004 se retiró la apelación.

Francia

- 11.5 A petición de varias comunas, el Tribunal Administrativo de Burdeos designó peritos para determinar el alcance de la contaminación en varias localidades de la zona afectada.
- 11.6 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 d'Oléron solicitando pagos provisionales de cuantías por un total aproximado de €400 000 (£272 000). En julio de 2004, el Tribunal dictó sentencia sumaria en la que rechazó la solicitud por razón de que los demandantes no habían presentado suficientes pruebas para justificar un procedimiento sumario. En su fallo, el Tribunal invitaba a los demandantes a presentar sus reclamaciones en la Oficina de Reclamaciones de Burdeos.

Estados Unidos

- 11.7 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 (el Tribunal de Nueva York) solicitando indemnización por todos los daños causados por el siniestro, que se estimaba primero excederían de US\$700 millones (£370 millones) y posteriormente de US\$1 000 millones (£529 millones). El Estado español ha sostenido entre otras cosas que la ABS había sido negligente en la inspección del *Prestige* y no había detectado corrosión, deformación permanente, materiales defectuosos y fatiga en el buque, y había sido negligente al conceder la clasificación.
- 11.8 La ABS negó la alegación hecha por el Estado español y a su vez entabló 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 contrademanda y ha solicitado que se ordene al Estado indemnizar 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*. El Tribunal de Nueva York desestimó la contrademanda de ABS por razón de que el Estado español tenía derecho a inmunidad soberana. ABS solicita nuevo examen por el Tribunal o venia para apelar.
- 11.9 Las autoridades regionales del País Vasco (España) entablaron 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 (£26 millones). Las autoridades han argumentado 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. Esta acción judicial ha sido transferida al Tribunal de Nueva York que se encarga de la reclamación del Estado español referida en el párrafo 11.7.

12 Acción de recurso del Fondo de 1992 contra la ABS

- 12.1 En su sesión de octubre de 2004, el Comité Ejecutivo examinó si el Fondo de 1992 debía interponer acción de recurso contra la American Bureau of Shipping (ABS) en los Estados Unidos, donde estaba constituido en sociedad el demandado, o en España donde ocurrió la mayor parte de la contaminación. El análisis del Director sobre las cuestiones involucradas y las consideraciones del Comité Ejecutivo se resumen en las Actas de las decisiones de aquella sesión (documento 92FUND/EXC.26/11, párrafos 3.7.42 – 3.7.72).
- 12.2 El Comité Ejecutivo decidió que el Fondo de 1992 no incoase una acción de recurso contra la ABS en los Estados Unidos. Decidió también aplazar toda decisión sobre una acción de recurso

contra ABS en España hasta que se revelen más pormenores sobre la causa del siniestro del *Prestige*. Se encargó al Director que siguiese la litigación en curso en Estados Unidos y las investigaciones en curso acerca de la causa del siniestro y que adoptase las medidas necesarias para proteger los intereses del Fondo de 1992 en toda jurisdicción pertinente (documento 92FUND/EXC.26/11, párrafo 3.7.71).

- 12.3 El Comité señaló que dicha decisión no se aplica a la postura del Fondo con respecto a las acciones judiciales incoadas contra otras partes.

13 Investigaciones sobre la causa del siniestro

13.1 Autoridad Marítima de las Bahamas

13.1.1 La Autoridad Marítima de las Bahamas (es decir, la autoridad del estado de abanderamiento) ha llevado a cabo una investigación sobre la causa del siniestro. El informe de la investigación, que se publicó en noviembre de 2004, abarca 267 páginas y contiene una sinopsis, una narración de los sucesos, un análisis de las pruebas, conclusiones, recomendaciones y apéndices. En cuanto a la causa del siniestro, el informe concluye, entre otras cosas, que es probable que el fallo inicial estaba en la estructura del costado del tanque 3 de la banda de estribor, seguido de una avería en el tanque 2 de la banda de estribor de popa, probablemente en el mamparo entre los dos tanques.

13.1.2 Según el informe, faltan pruebas firmes para ayudar a decidir finalmente la causa del fallo inicial del casco, pero la causa probable de la desgarradura inicial del casco fue una ola de grandes dimensiones que reveló una deficiencia en el tanque 3 de la banda de estribor. En el informe se indica que la deficiencia consistía probablemente en uno o, más probablemente, una combinación de dos o más de los siguientes factores: daños en la transferencia de buque a buque sufridos en San Petersburgo^{<3>}; fatiga; esfuerzos debidos a las grandes cantidades de nuevo metal que se añadieron a la antigua estructura de acero; y/o corrosión. Se indica además que posiblemente pudo haber algún daño a uno de los tanques de carga contiguos al tanque 3 de la banda de estribor.

13.1.3 El informe señala que los vídeos tomados durante el remolque del buque indican que las olas golpearon continuamente el tanque durante prolongados periodos y que los movimientos de balanceo y cabeceo ocasionaron que el agua entrase y saliese rápidamente del tanque, lo que se tradujo en una presión de carga fluctuante inusualmente elevada. Se dice que las estructuras de los tanques no están proyectadas para aguantar esas fuerzas.

13.1.4 La reglamentación de las Sociedades de Clasificación exigen que los buques sean sometidos a una extensa inspección cada cinco años. Se las conoce como 'inspecciones especiales'. El informe de la Autoridad Marítima de las Bahamas indica que la 5ª inspección especial había sido efectuada en China en 2001, 18 meses antes del siniestro, al parecer según las máximas normas actuales del sector.

13.1.5 El informe menciona que la inspección anual, llevada a cabo en Dubai en 2002 seis meses antes del siniestro, había sido comprobada por la Autoridad Marítima de las Bahamas. Se observa que debía haber sido efectuada una inspección interna del tanque 2 de la banda de estribor de popa, pero que no se hizo. El informe concluye, sin embargo, que como la estructura del tanque 2 de la banda de estribor de popa parecía haber sobrevivido a todos los esfuerzos adicionales que el siniestro le impuso, excepto el mamparo entre los dos tanques, es probable que una inspección en Dubai no hubiera revelado problemas significativos.

<3> El buque desempeñó las funciones de buque de almacenamiento durante 131 días, del 22 de junio al 30 de octubre de 2002, mientras estaba atracado en San Petersburgo (Federación de Rusia) antes de la travesía final. Durante ese tiempo las gabarras descargaban petróleo en el buque y los petroleros abarloaban al costado para cargar. El buque habría corrido el riesgo de daños por contacto con buques que abarloaban al costado para cargar o descargar.

13.1.6 El informe afirma que la supervisión por el Estado rector del puerto, el informe de inspección del buque, (SIRE)^{<4>} y otras inspecciones llevadas a cabo antes del siniestro no dieron pie para preocuparse sobre la condición general del buque ni razón para creer que fuese necesaria una inspección interna especial de cualquiera de los tanques.

13.1.7 En cuanto a las medidas adoptadas después que se produjeran los daños al casco, la Autoridad Marítima de las Bahamas concluye, entre otras cosas, que:

- Es seguro que el buque podía haber sobrevivido al ser llevado a un lugar de refugio y que una vez en tal posición, se podía haber hecho una evaluación cabal de la condición del buque, y la mejor manera de garantizar que se redujera al mínimo todo riesgo de contaminación posterior.
- La disposición de un lugar de refugio podía muy bien haberse traducido en un resultado mucho más favorable e impedido la consiguiente contaminación a gran escala de un largo tramo de costa.
- Atendiendo a la acusación de causar contaminación, es difícil culpar al capitán por los daños iniciales a su buque. El capitán no habría tenido modo de prever o actuar para prevenir el suceso. Había actuado con buenas prácticas marineras durante la inclemencia del tiempo antes del siniestro, aminorando la marcha hasta una velocidad apropiada.

13.2 Ministerio español de Infraestructura y Obras Públicas

La Comisión Permanente de Siniestros Marítimos, bajo la autoridad del Ministerio de Fomento español, está llevando a cabo una investigación sobre la causa del siniestro.

13.3 Juzgado de lo penal de Corcubión

13.3.1 El juzgado de lo penal de Corcubión en 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*, de un funcionario que participó en la decisión de no permitir que el buque entrase en un puerto de refugio en España y de un gerente de la empresa que administra el buque.

13.3.2 El 3 de febrero de 2005, el juzgado informó a las partes en el procedimiento penal que había recibido un informe de la Comisión Permanente de Investigación de Siniestros Marítimos de España. El Fondo de 1992 ha pedido copia del informe.

13.4 Francia

En cuanto a Francia, un juez de instrucción de Brest está llevando a cabo una investigación penal sobre la causa del siniestro.

13.5 Intervención del Fondo de 1992

El Fondo de 1992 sigue las investigaciones en curso a través de sus abogados españoles y franceses.

<4>

El 'Programa de informes de inspección del buque' lanzado por el Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (OCIMF) en 1993 para abordar específicamente preocupaciones sobre los buques tanque que no cumplen las normas.

14 Medidas que ha de adoptar el Comité Ejecutivo

Se invita al Comité Ejecutivo a:

- a) Tomar nota de la información contenida en este documento;
 - b) considerar el nivel de pagos; y
 - c) dar al Director las instrucciones que estime apropiadas respecto a la tramitación de este siniestro y de las reclamaciones derivadas del mismo.
-