



## SINIESTROS QUE AFECTAN AL FONDO DE 1992

### PRESTIGE

#### Extracción de los hidrocarburos del pecio

#### Nota del Director

**Resumen:**

El Gobierno español ha presentado una reclamación de €109,2 millones (£74 millones) por el coste de la operación de extracción de los hidrocarburos del pecio del *Prestige*, incluidos los costes de las pruebas de viabilidad en el Mediterráneo y en el sitio del naufragio. En el presente documento se expone el análisis del Director acerca de si la reclamación satisface los criterios de admisibilidad del Fondo de 1992. Se da un resumen de los siniestros anteriores de los FIDAC en los cuales han naufragado buques con hidrocarburos a bordo. Se incluyen dos opiniones técnicas, una de la International Tanker Owner's Pollution Federation Limited (ITOPF) encargada por el Fondo de 1992 y una del equipo de tres expertos encargada por el Gobierno español.

**Medida que ha de adoptarse:**

Decidir si es admisible en principio la reclamación por el coste de la operación de extracción de los hidrocarburos.

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

- 1.1 El *Prestige*, cuya carga inicial era de 77 972 toneladas de fuel oil pesado, se partió en dos y se hundió a unos 260 kilómetros al oeste de Vigo (España), la sección de proa a una profundidad de 3 500 metros y la sección de popa a una profundidad de 3 830 metros. A fin de reducir al mínimo la fuga de hidrocarburos, se sellaron y taponaron provisionalmente las fisuras usando un vehículo sumergible operado a distancia (ROV); con lo cual se reduciría el ritmo de pérdida estimada se indicó que era inferior a 20 litros por día. Basándose en los estudios llevados a cabo en 2003, se ha estimado que la cantidad de hidrocarburos restantes en el pecio era de 13 100 toneladas en la sección de proa y 700 toneladas en la sección de popa, con un margen de error inferior al 10%, según consta en el documento presentado por la delegación española al Comité Ejecutivo (documento 92FUND/EXC.22/8/2, párrafo 3.2).
- 1.2 El Gobierno español estableció un Comité Científico para estudiar las diversas estrategias a adoptar con el pecio. Dicha Comisión llegó a la conclusión de que había dos soluciones posibles, a saber, la extracción de los hidrocarburos restantes en el pecio mediante bombeo y el confinamiento del pecio en una estructura de concreto o de acero.

- 1.3 En diciembre de 2003, tras efectuar pruebas en el Mediterráneo y posteriormente en la zona del siniestro, el Gobierno español decidió que se extrajera la carga restante del pecio usando lanzaderas rígidas de aluminio, que se llenan por gravedad a través de perforaciones practicadas en los tanques. El Gobierno español suscribió un contrato con la compañía petrolera española Repsol YPF para extraer los hidrocarburos restantes del *Prestige*. La extracción de los hidrocarburos comenzó en mayo de 2004 y se terminó en septiembre de 2004. Se han extraído unas 13 000 toneladas de la carga de hidrocarburos de la sección de proa hundida. No se intentó extraer las 700 toneladas de hidrocarburos de la sección de popa, sino que fueron tratados con agentes biológicos para acelerar la degradación de los hidrocarburos.
- 1.4 El Gobierno español ha presentado una reclamación de €109,2 millones (£74 millones) por el coste de la operación de extracción de los hidrocarburos del pecio del *Prestige*, incluidos los costes de los trabajos preparatorios y las pruebas de factibilidad que se llevaron a cabo en el Mediterráneo y en la zona del naufragio.
- 1.5 En el presente documento se examina la admisibilidad de la reclamación del Gobierno español en función de los criterios de admisibilidad del Fondo de 1992. En vista de la importancia que reviste esta cuestión, el documento incluye también un resumen de los siniestros anteriores del FIDAC en los cuales han naufragado los buques y ha llevado, en algunos casos, a proceder a la extracción de los hidrocarburos.

## **2 Siniestros anteriores del Fondo en los que se han producido naufragios**

### **2.1 Siniestro del *Tanio* (Francia, 7 de marzo de 1980)**

- 2.1.1 El *Tanio*, que transportaba 26 000 toneladas de fuel oil pesado, se partió en dos a 35 millas de la costa francesa derramando entre 3 000 y 6 000 toneladas de carga. La sección de popa, cargada con 13 000 toneladas de cargamento, permaneció a flote y fue remolcada al puerto de Le Havre sin que se produjera otro derrame. La sección de proa, que contenía 10 000 toneladas de hidrocarburos, se hundió a una profundidad de 90 metros. Debido a una fuga pequeña aunque constante de las tres fisuras del pecio, el propietario del buque hizo sellar los huecos como medida provisional para evitar más contaminación y para poder estudiar, entretanto, una solución definitiva y permanente que impidiese la contaminación desde los restos del buque.
- 2.1.2 Tras discusiones entre el Gobierno francés, el propietario del buque, su asegurador y el Fondo de 1971, se decidió que la solución más económica y más segura desde el punto de vista técnico era el bombeo de los hidrocarburos del pecio. Se contrató a una empresa francesa para emprender el trabajo por un coste £4,3 millones. Sin embargo, a causa de problemas técnicos y demoras debidas al mal tiempo, el coste final de la operación fue de £23,1 millones.
- 2.1.3 Durante las deliberaciones sobre la transacción y pago de las reclamaciones presentadas debido el siniestro del *Tanio*, el Comité Ejecutivo acordó, en lo referente a la operación de bombeo, que no se podía tomar ninguna decisión final sobre el carácter razonable de los gastos efectuados mientras los expertos del Fondo de 1971 no tuvieran la información completa sobre la realización de la operación y hasta que no hubieran presentado su informe al Fondo. No obstante, con la reserva de que sólo después de haber examinado el informe del experto del Fondo, se podría expresar una opinión definitiva, varias delegaciones señalaron que coincidían con el punto de vista del Director y del asegurador del propietario del buque en el sentido de que la operación de bombeo parecía ser una respuesta razonable ante la amenaza de contaminación que suponían los hidrocarburos del buque hundido, si bien expresaron su inquietud porque el coste resultaba superior a la cuantía convenida (documento FUND/EXC.6/4, párrafo 4.3).
- 2.1.4 El experto del Fondo opinó que la operación de bombeo se había concebido con precipitación, por lo que habían surgido varias dificultades técnicas imprevistas, y criticó la decisión tomada por el Gobierno francés de trabajar durante el invierno en vez de desmovilizar el equipo y reanudar la

labor en primavera. Sobre la base de las conclusiones del experto, la reclamación se evaluó y se acordó en una cuantía de £15,3 millones (documento FUND/EXC.9/3, párrafo 3.5.1).

- 2.2 Siniestros del *Yuil N°1* y del *Osung N°3* (República de Corea, 21 septiembre de 1995 y 3 de abril de 1997 respectivamente)
- 2.2.1 El *Yuil N°1*, que transportaba alrededor de 2 870 toneladas de fuel oil pesado, encalló en una isla frente a Pusan (República de Corea). El buque tanque fue puesto a flote, pero mientras se intentaba remolcarlo, se hundió a una distancia de 10 kilómetros del continente a una profundidad de 70 metros. Tras el naufragio, el buque siguió perdiendo pequeñas cantidades de hidrocarburos.
- 2.2.2 La Policía Marítima Coreana ordenó al propietario del buque que extrajese los hidrocarburos o los restos del naufragio del *Yuil N°1*, pero el propietario mantuvo que no era necesario ni prudente, ya que la fuga de hidrocarburos era mínima y no había riesgo de un derrame importante si se dejaban el buque en ese lugar, pues el lodo lo iba cubriendo poco a poco. El Instituto Coreano de Investigación de Buques e Ingeniería Oceanográfica presentó un informe de la inspección de los restos del buque en el que se concluía que algunos de los tanques de carga de hidrocarburos de babor y todos los tanques de carga de estribor seguían conteniendo hidrocarburos, que era poco probable que el buque fuese enterrado, o que los hidrocarburos remanentes se solidificaran. Además, el informe concluyó en que la corrosión del forro exterior en puntos vulnerables donde se habían producido graves daños ocasionaría una fuga de hidrocarburos dentro de un plazo de 10 años y que, por tanto, se debía extraer la carga remanente lo antes posible. El instituto estimaba que la operación de extracción de los hidrocarburos y de los restos del naufragio costaría alrededor de £6,2 millones (71FUND/EXC.55/6/Add.1, párrafo 1).
- 2.2.3 El *Osung N°3*, que transportaba aproximadamente 1 700 toneladas de fuel oil pesado, encalló asimismo en una isla de la zona de Pusan y se hundió a una profundidad de 70 metros.
- 2.2.4 El Instituto Coreano de Investigación de Buques e Ingeniería Oceanográfica presentó un informe cuyas conclusiones eran que quedaban alrededor de 1 400 toneladas de hidrocarburos en los restos del naufragio, que los hidrocarburos no se solidificarían a las temperaturas ambiente del mar, y que debido a los graves daños sufridos por el buque al varar, el casco continuaría deteriorándose y en caso de ser perturbado por un aparejo de pesca o un tifón que pasaba, se produciría un escape de hidrocarburos. El informe destacó que el buque se encontraba en una zona ecológicamente vulnerable, donde se practica la pesca y maricultura intensivas, y concluyó que otro derrame del buque podría causar daños estimados en £43 millones aproximadamente. El instituto estimó que la operación de extracción de los hidrocarburos podría tomar cuatro meses con un coste de £2,1 millones aproximadamente (documento 71FUND/EXC.55/10/Add.1, párrafo 1).
- 2.2.5 En marzo de 1998, el Director informó a las autoridades coreanas que el Fondo de 1971 estaba de acuerdo con que la extracción de los hidrocarburos de los restos del *Yuil N°1* y del *Osung N°3* se efectuara lo antes posible y que esta medida era particularmente importante respecto al *Osung N°3* cuyo riesgo de contaminación era más serio en opinión del Fondo. El Director hizo hincapié en el hecho de que para decidir la cuestión de si el coste relativo a las operaciones de extracción de los hidrocarburos de los restos del naufragio era admisible para indemnizarse y en qué medida, tendría que ser decidido basándose en los criterios establecidos en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y en el Convenio del Fondo de 1971, y aprobado por la Asamblea del Fondo de 1971, esto es, que las operaciones tendrían que ser razonables desde un punto de vista técnico objetivo y la relación entre los costes y los beneficios derivados o previstos también fueran razonables (documento 71FUND/EXC.58/5, párrafos 4.3.2-4.3.4).
- 2.2.6 Los hidrocarburos de ambos buques naufragados se extrajeron utilizando un vehículo operado a distancia (ROV) para perforar orificios en los tanques de hidrocarburos y conectar las válvulas y mangueras a fin de poder bombear los hidrocarburos hasta la superficie.

- 2.2.7 Un total de 670 m<sup>3</sup> de hidrocarburos se recuperaron de los tanques del *Yuil N°1* y al completarse las operaciones, los expertos del Fondo, que habían asistido desde el principio hasta el final de éstas, expidieron un certificado haciendo constar que, a su parecer, no quedaba ninguna cantidad importante de hidrocarburos en los tanques del buque. La reclamación por los costes de las operaciones de extracción de los hidrocarburos se liquidó en £3,2 millones.
- 2.2.8 Antes de completarse la operación de extracción de los hidrocarburos del *Osung N°3*, resultó obvio que la cantidad restante a bordo era considerablemente menor que la que se había estimado. Sin embargo, el Comité Ejecutivo consideró que, sobre la base de la información disponible antes del inicio de las operaciones, había sido razonable asumir que quedaban importantes cantidades de hidrocarburos a bordo y que, por tanto, había sido razonable tomar medidas para extraerlos. Por este motivo, el Comité decidió que las reclamaciones de indemnización respecto de los costes asociados a la operación serían admisibles en principio, aun cuando no se había encontrado ninguna cantidad considerable de hidrocarburos en los tanques de carga del buque naufragado (documento 71FUND/EXC.59/17, párrafos 3.6.11-3.6.13). Se recuperó un total de 27 m<sup>3</sup> de hidrocarburos del buque naufragado y se determinó que no podía haber más de 1,4 m<sup>3</sup> de hidrocarburos en los tanques de combustible y que sólo quedaban residuos adheridos a las paredes de los tanques de carga. Los expertos del Fondo expidieron un certificado según lo señalado en el párrafo 2.2.7. La reclamación por los costes de la operación de extracción de los hidrocarburos se liquidó en £3,2 millones.
- 2.3 Siniestro del *Nakhodka* (Japón, 2 de enero de 1997)
- 2.3.1 El *Nakhodka*, con una carga de 19 000 toneladas de fuel oil intermedio, se partió en dos secciones, 100 kilómetros al noreste de las Islas Oki en el Mar del Japón.
- 2.3.2 La sección de popa, con una carga estimada en 11 200 toneladas a bordo, se hundió poco después del siniestro a 2 500 metros de profundidad, a unos 140 kilómetros de la costa más cercana. Una investigación efectuada con un submarino sin tripulación detectó una fuga de hidrocarburos de dos tanques, que juntos contenían alrededor de 2 480 m<sup>3</sup> de hidrocarburos. Según la Agencia Japonesa de Seguridad Marítima, el ritmo de la fuga era de entre 3 y 15 m<sup>3</sup> por día, y las observaciones en la superficie mostraron que en las condiciones meteorológicas prevaletientes, los hidrocarburos derramados se disipaban a menos de dos kilómetros para alcanzar la superficie y no se consideraron una amenaza significativa a los recursos costeros. Un comité constituido por el Gobierno japonés a fin de estudiar las opciones disponibles para evitar otra fuga de hidrocarburos de la sección de popa hundida, concluyó que la tecnología de ese momento no ofrecía métodos viables para impedirla. Pero como la fuga no representaba una amenaza de contaminación importante, el comité no propuso ninguna acción inmediata respecto de la sección de popa, aparte de la vigilancia continuada de los hidrocarburos que llegaran a la superficie (documento 71FUND/EXC.53/6/Add.1, párrafos 1.3 y 1.4). Siguiendo la conclusión del comité, las autoridades japonesas decidieron dejar tal cual la sección de popa.
- 2.3.3 La sección de proa hundida, que contenía una carga de 2 800 toneladas, derivó hacia el litoral del Japón y después encalló en las rocas a unos 200 metros de la costa cerca del pueblo de Mikuni, en la prefectura de Fukui.
- 2.3.4 El propietario del buque contrató a una empresa japonesa de salvamento para extraer los hidrocarburos que quedaban en la sección de proa, pero las operaciones se vieron dificultadas por mares gruesas y condiciones atmosféricas adversas. Las autoridades japonesas se hicieron cargo de la operación utilizando los servicios de dos empresas de salvamento. En estas operaciones se extrajeron unos 2 830 m<sup>3</sup> de una mezcla de hidrocarburos y agua.
- 2.3.5 Temiendo que las operaciones en el agua pudiesen fracasar, dadas las condiciones atmosféricas adversas, las autoridades japonesas ordenaron la construcción de una calzada temporal que llegaba hasta la sección varada de la proa. La calzada, que se extendía a 175 metros desde la costa, tenía como finalidad permitir que los camiones cisterna pudiesen llegar hasta las cercanías

del buque naufragado, facilitando así la extracción de los hidrocarburos. En el extremo de la calzada hacia el mar se montó una grúa de gran envergadura, equipándola con un brazo de longitud suficiente para llegar a la sección de proa. Pese a las condiciones prevalecientes, las operaciones sobre el agua tuvieron éxito y sólo los últimos 380 m<sup>3</sup> de mezcla de hidrocarburos y agua se retiraron por la calzada. Después se desmanteló la calzada y se retiró el material de construcción del lugar.

- 2.3.6 En las sesiones de mayo de 2002, los órganos rectores de los Fondos de 1971 y de 1992 evaluaron las reclamaciones por un total de £17 millones presentadas por las autoridades japonesas en concepto de costes de la operación de la calzada, la mayor parte de las cuales corresponden a la construcción y retirada de la propia calzada.
- 2.3.7 Los órganos rectores recordaron que, en las sesiones de junio de 2001, varias delegaciones habían manifestado que el asegurador del propietario del buque y los FIDAC no debían escatimar esfuerzos por liquidar estas reclamaciones y destacaron la importancia de que los FIDAC mantuviesen una actitud tolerante sobre reclamaciones de este tipo. Asimismo se recordó que algunas delegaciones habían apuntado que la elevada cuantía de las reclamaciones no debía influir en el modo en que fuesen tratadas por los FIDAC, si bien los Fondos debían tener mucho cuidado en la evaluación de reclamaciones tan cuantiosas. También se recordó que algunas delegaciones habían manifestado que para los FIDAC era importante no considerar que la construcción de la calzada no era razonable, viendo las cosas en retrospectiva, ya que ello podría disuadir a las autoridades nacionales de adoptar medidas preventivas innovadoras en casos futuros.
- 2.3.8 Los órganos rectores tomaron nota de que se habían evaluado las reclamaciones basándose en los criterios de admisibilidad establecidos por las Asambleas, es decir, si la construcción de la calzada era razonable desde un punto de vista técnico objetivo y hasta qué punto lo era. Los órganos rectores refrendaron la opinión del Director de que el grave riesgo de contaminación de la sección de proa justificaba la decisión de las autoridades japonesas de comenzar la construcción de la calzada, pero que dicha decisión debería haberse evaluado de nuevo en vista de las dificultades arrojadas a consecuencia del tiempo adverso encontrado.
- 2.3.9 Se observó que las reclamaciones respecto a la construcción y retirada de la calzada habían sido evaluadas en £8,1 millones, lo que representaba el 68% del total de los costes de construcción y extracción. Se tomó nota de que, en lo referente a los demás componentes de la reclamación, a saber, las operaciones de extracción de los hidrocarburos por la calzada, la limpieza del sitio y otros gastos, el Director había evaluado estas cantidades en un total de £2 millones. Por último, se tomó nota de que el Director consideraba que las reclamaciones debían ser aceptadas en un total de £10,4 millones, incluidos los intereses.
- 2.3.10 Varias delegaciones se mostraron satisfechas por la detallada explicación técnica del fundamento de la evaluación de la reclamación respecto a la calzada. Manifestaron que a veces era necesario que los gobiernos y organismos públicos adoptasen medidas innovadoras y costosas para hacer frente a una contaminación grave, y que era importante que los FIDAC y sus expertos examinasen al comienzo las reclamaciones por los costes de tales medidas, en particular tratándose de la cuestión de la admisibilidad.
- 2.3.11 El Comité decidió aprobar las reclamaciones sobre la calzada por un total de £10,4 millones (documento 92FUND/EXC.16/6, párrafos 3.1.13-3.1.26).

#### 2.4 Siniestro del *Erika* (Francia, 12 de diciembre de 1999)

- 2.4.1 El *Erika*, cargado con 30 000 toneladas de fuel oil pesado, se partió en dos a unas 60 millas frente a las costas de Bretaña (Francia). La sección de proa, que contenía alrededor de 6 300 toneladas de carga, y la sección de popa, con unas 8 300 toneladas de carga, se hundieron a 10 millas de distancia a una profundidad de 100 metros y 130 metros respectivamente.

- 2.4.2 En enero de 2000 se concluyó un acuerdo entre la compañía petrolera francesa Total Fina y el Gobierno francés con arreglo al cual Total Fina se comprometió a efectuar inspecciones de las dos partes hundidas y cualquier operación encaminada a evitar que se sigan derramando hidrocarburos, incluida toda operación de extracción de hidrocarburos así como a financiar directamente tales inspecciones y operaciones.
- 2.4.3 Tras los estudios llevados a cabo por Total Fina, el Gobierno francés tomó la decisión de que se debían extraer los hidrocarburos utilizando un método de bombeo. Se decidió establecer un grupo de tres expertos técnicos para asesorar al Gobierno francés y a Total Fina con respecto a los fundamentos técnicos de las operaciones, sobre todo en las cuestiones técnicas en las que tenían discrepancias entre el Gobierno y Total Fina. Total Fina le pidió al Fondo de 1992 que designase un experto técnico como miembro del Grupo. El Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 se mostró de acuerdo con el Director en que el Fondo de 1992 aprobase la petición y en que el experto designado por el Fondo sólo ejerciese la función de asesor a título personal y que de ninguna manera comprometiese a él ni al Fondo de 1992. Se hizo hincapié en que la reclamación de reembolso a Total Fina de los costes por la extracción de los hidrocarburos de los restos del naufragio o de los costes para evitar que se produjera más contaminación se debería evaluar como cualquier otra reclamación, es decir, basándose en los criterios que determinen si las operaciones habían sido razonables desde el punto de vista técnico (documento 92FUND/EXC.6/5, párrafo 3.7).
- 2.4.4 Las operaciones de extracción de los hidrocarburos se llevaron a cabo con éxito durante el periodo de junio - septiembre de 2000 usando un método de 'transferencia hidrostática', que se apoya en el diferencial de presión entre la parte más profunda del compartimento de los restos del naufragio que contenga hidrocarburos y la superficie de separación de los hidrocarburos y el agua forzando la expulsión de los hidrocarburos de los tanques de carga a través de válvulas ajustadas en la parte superior de los tanques. Una vez fuera del tanque, los hidrocarburos se mezclan con un agente reductor para disminuir la viscosidad con objeto de facilitar el bombeo a la superficie.
- 2.4.5 El coste de la operación de extraer los hidrocarburos fue de €72 millones aproximadamente. Total Fina ha incluido este coste en la reclamación que ha presentado en el proceso judicial en Francia, pero el Fondo de 1992 no ha recibido los pormenores sobre esta parte de la reclamación. Total Fina se comprometió, sin embargo, a no interponer contra el Fondo de 1992, o contra el fondo de limitación constituido por el propietario del buque, las reclamaciones relativas a los costes de las inspecciones y operaciones relacionados con los restos del naufragio, en la medida en que la presentación de tales reclamaciones hiciera que la cuantía total de todas las reclamaciones derivadas del siniestro excediera de la cuantía máxima de indemnización disponible en virtud de los Convenios de 1992. Como consecuencia de este compromiso y en vista de que es probable que la cuantía total de las reclamaciones admisibles (incluidas las del Gobierno Francés) exceda de la cuantía total de indemnización disponible y que las reclamaciones del Gobierno francés tengan precedencia sobre cualquiera de las reclamaciones presentadas por Total Fina, es poco probable que se necesite evaluar la reclamación por las operaciones de extracción de los hidrocarburos.
- 2.5 Siniestro del *Dolly* (Martinica, 5 de noviembre de 1999)
- 2.5.1 El *Dolly*, que transportaba 200 toneladas de asfalto, se hundió a una profundidad de 25 metros en la Bahía Robert, Martinica. Las autoridades francesas dispusieron la extracción de 3,5 toneladas de combustible líquido y pidieron a tres compañías de salvamento internacionales que investigasen qué medidas se podían adoptar para eliminar la amenaza de contaminación por asfalto.
- 2.5.2 El Comité Ejecutivo concordó con la opinión del Director en el sentido de que, en vista de que el naufragio había ocurrido en una zona vulnerable ecológicamente, una operación para eliminar la amenaza de contaminación por el asfalto estaría comprendida en principio dentro de la definición

de las 'medidas preventivas' de los Convenios de 1992 (documento 92FUND/EXC./11/6, párrafo 4.2.11).

- 2.5.3 En agosto de 2004, las autoridades francesas informaron al Fondo que habían concedido un contrato a un consorcio constituido por una empresa francesa de buceo y los gerentes de una marina de yates en Martinica. La intención original había sido adrizar el buque en el fondo antes de sacar de la bodega los tres tanques de carga que contenían el asfalto, después remolcar los tanques a dique seco en Fort de France y extraer el asfalto. El coste total de la operación se estimó en £780 000 aproximadamente.
- 2.5.4 Las operaciones empezaron en octubre de 2004, pero los intentos de adrizar el buque en el fondo resultaron infructuosos, y el contratista decidió abrirse paso por el costado y las chapas cubiertas del buque para acceder a los tres tanques que contenían el asfalto. Debido a las condiciones de mar gruesa y una serie de problemas prácticos imprevistos, la retirada de los tanques demoró más tiempo de lo proyectado y fue más difícil que lo previsto. Para mediados de diciembre los contratistas habían retirado los tanques de la bodega con ayuda de bolsas flotantes y los habían dejado en el fondo cerca de los restos del naufragio, allí permanecerían hasta marzo de 2005 cuando las condiciones meteorológicas fuesen más favorables para remolcar los tanques a dique seco.
- 2.5.5 Las operaciones se reanudaron en marzo de 2005 según lo proyectado. No obstante, de resultas de otros problemas técnicos las operaciones de remolque de los tanques a la orilla y la extracción del asfalto no se completaron hasta julio de 2005.
- 2.5.6 Aunque aún no se ha presentado al Fondo la reclamación de los costes de extracción del asfalto, el Gobierno francés ha entablado una acción judicial contra el propietario del buque y el Fondo de 1992, reclamando provisionalmente £164 000 respecto a los costes de extracción del combustible líquido del *Dolly* e indicando que se reclamarían otros costes respecto a la extracción de la carga.
- 2.6 Siniestro del *Singapura Timur* (Malasia, 28 de mayo de 2001)
- 2.6.1 El *Singapura Timur*, que transportaba 1 500 toneladas de asfalto, fue abordado por un buque tanque sin carga y se hundió a 47 metros de profundidad en el Estrecho de Malaca, a unos 13 kilómetros de la costa malasia y cerca de recursos costeros vulnerables, ente estos los arrecifes de coral, manglares e instalaciones de maricultura.
- 2.6.2 El asegurador del propietario del buque contrató una compañía de salvamento para sellar todas las fracturas y taponar los respiraderos de los tanques de fuel oil a fin de impedir nuevas fugas de hidrocarburos. En vista de la naturaleza provisional de estas medidas, las autoridades malasias consideraron que el combustible líquido restante representaba una amenaza de contaminación y decidió contratar los servicios de un contratista para extraer los hidrocarburos lo antes posible. El Fondo de 1971 se mostró de acuerdo con esta decisión.
- 2.6.3 Las autoridades malasias también informaron al Fondo de 1971 de su intención de emprender un estudio para determinar si la carga de asfalto que quedaba a bordo de los restos del naufragio presentaba un riesgo para el medio ambiente y, en caso afirmativo, si se debía extraer. Las autoridades estuvieron de acuerdo con la sugerencia del Fondo de combinar el trabajo de campo asociado al estudio con la operación de extracción del combustible a fin de reducir los costes.
- 2.6.4 Las operaciones para extraer el combustible líquido, inspeccionar el estado de los restos del naufragio y recoger muestras de agua, sedimentos y asfalto se llevaron a cabo en octubre de 2002. Se bombearon unas 5 toneladas de fuel oil pesado de los tanques de fuel junto con una cantidad de agua oleosa de la cámara de máquinas. Al término de la operación de bombeo, se añadió un dispersante a estos espacios. La reclamación de los costes de estas operaciones, que ascendían a £631 000, se acordó en £491 000.

- 2.6.5 Sobre la base de los resultados del estudio de riesgo ambiental, el Fondo de 1971 y las autoridades malasias llegaron a la conclusión de que el asfalto, que resultó ser sólido, más denso que el agua de mar y sin tendencia a disolver hidrocarburos en el mar, no presentaba un riesgo para los recursos marinos y costeros. Las autoridades malasias informaron al Fondo que habían decidido, por tanto, no retirar la carga de asfalto que quedaba en los restos del naufragio.

### **3 Admisibilidad de la reclamación de los costes de la operación para extraer los hidrocarburos del *Prestige***

- 3.1 Se plantea la cuestión de determinar si la reclamación del Gobierno español en concepto de los costes de la operación para extraer los hidrocarburos del *Prestige* es admisible conforme a los criterios del Fondo de 1992 establecidos en el Manual de reclamaciones del Fondo de 1992, en particular, si la operación era razonable desde el punto de vista técnico.
- 3.2 El Director pidió a la International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF) que diese una opinión al Fondo de 1992 sobre el carácter razonable de la operación desde un punto de vista técnico, esto es, sobre la base de las circunstancias particulares del siniestro y los hechos conocidos en el momento en que se decidió efectuar la operación, y si eran razonables los costes contraídos y la relación entre estos y los beneficios derivados o previstos. En el Anexo I se reproduce la opinión técnica presentada por ITOPF. A continuación se expone un resumen de la opinión en los párrafos 3.4 a 3.8 más adelante.
- 3.3 El Gobierno español pidió la opinión al Dr. Michel Girin, Director del Centre de documentation de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux (CEDRE), (Francia), Profesor Lucien Laubier, Director del Institut océanographique de Paris (IOP), (Francia) y Profesor Ezio Amato, Director del Instituto per la Ricerca Scientifica e Tecnologica Applicata al Mare (ICRAM), (Italia) sobre la necesidad ecológica y social de tratar el pecio del *Prestige*. Su opinión se reproduce en el Anexo II. Un resumen de su opinión se expone en los párrafos 3.9-3.14 más adelante.

#### *Resumen de la opinión de ITOPF*

- 3.4 ITOPF enfocó el asunto fundamentando que el coste de extraer los hidrocarburos del pecio debería sopesarse con los riesgos de dejarlos en ese lugar y la consecuente amenaza de pérdidas futuras de hidrocarburos en términos de costes de limpieza y de daños a los recursos costeros. ITOPF tomó nota de que el Comité Técnico establecido para estudiar las diversas posibilidades de actuación con el pecio favorecía dos soluciones posibles, a saber, la extracción de los hidrocarburos remanentes en el pecio mediante bombeo o el confinamiento del pecio en una estructura de concreto o de acero. No obstante, en vista de que tras haberse taponado las fugas, el ritmo de la fuga de hidrocarburos tendía a disminuir, ITOPF consideró que otra estrategia posible habría consistido en supervisar el estado del pecio y reconsiderar las opciones en función de estos resultados. ITOPF opinó que los hidrocarburos derramados del pecio en 2003, con pérdidas diversas registradas entre 1 y 5 toneladas por día, no hubieran presentado una amenaza al litoral ni a los recursos costeros de España, Francia y Portugal. ITOPF apuntó que los análisis químicos de los hidrocarburos varados, en la forma de bolas de alquitrán, en las costas atlánticas de España y Francia entre mediados y fines de 2003, indicaban que sólo la mitad provenía del *Prestige* y el resto de descargas ilegales de los buques en tránsito. ITOPF señaló además que la mayor parte de los hidrocarburos del *Prestige* que alcanzó la costa durante este tiempo con toda probabilidad había sido derramada en el momento de zozobrar el buque en noviembre 2002, y que este petróleo que llegó más tarde fue objeto de limpieza manual por las autoridades locales con un coste moderado y con un impacto mínimo sobre las actividades económicas.
- 3.5 ITOPF entiende que una de las razones principales de la decisión de extraer los hidrocarburos fue la preocupación que los hidrocarburos restantes en el pecio podían llevarse a la superficie en cualquier momento, posiblemente en forma de un derrame catastrófico que hubiera ocasionado más daños en una escala similar a la ya experimentada. Sin embargo, basándose en los casos de



pecios hundidos en aguas profundas durante más de 30 años, ITOPF piensa que es poco probable que se produzca tal derrame catastrófico. ITOPF consideró que debido a la profundidad a la que se encuentra el pecio, las tasas de corrosión hubieran sido bajísimas, con escasa probabilidad de que le afectara el mal tiempo, y señala que pese a haberse registrado actividad sísmica en la zona, un estudio efectuado por Repsol YPF llegaba a la conclusión de que la zona era geológicamente estable. ITOPF concluyó que cualquier derrame del pecio habría sido en forma de una fuga lenta de pequeñas cantidades de hidrocarburos. Apunta asimismo que tras algunos siniestros, hay Gobiernos que han aprobado el hundir intencionadamente los buques que no se podían salvar aún cuando contenían cantidades importantes de hidrocarburos remanentes a bordo.

- 3.6 ITOPF afirmó que no era posible efectuar un análisis de coste-beneficio, ya que si bien no se conocían los costes de la operación de extracción de hidrocarburos, no se podían cuantificar con precisión las consecuencias y costes de cualquier daño futuro de contaminación en el caso de que los hidrocarburos se hubieran dejado en su lugar. Sin embargo, en lo que respecta a los recursos sensibles a los hidrocarburos, ITOPF tomó nota de que el sector de producción de alimentos de origen marino a lo largo de la costa gallega, cuyos ingresos anuales son superiores a los costes de extracción de los hidrocarburos, es el recurso económico más valioso potencialmente a riesgo por los daños debidos a contaminación por hidrocarburos; que la pesca costera es comparativamente menos importante; y que no hubo informes de interrupción de la pesca frente a la plataforma continental tras el naufragio del *Prestige*. ITOPF señaló que las concentraciones de aves marinas en las inmediaciones del pecio serían muy escasas y que dada la bajísima solubilidad de los componentes de los hidrocarburos, la introducción de hidrocarburos en el medio ambiente se hubiera limitado a bolas de alquitrán degradado.
- 3.7 ITOPF se refirió a los resultados de los estudios de las trayectorias de manchas de petróleo emprendidos por el CEDRE usando boyas para simular los hidrocarburos que se fugaron en el lugar del hundimiento en 2003. Las trayectorias seguidas por las boyas durante el año diferían ampliamente, de ahí la conclusión de que las bolas de alquitrán producto de derrames continuados probablemente se hubieran dispersado bastante en concentraciones muy bajas a través del millón de kilómetros cuadrados del Océano Atlántico. ITOPF consideró que habría habido un riesgo perceptible de que los hidrocarburos emergentes del pecio llegaran a las zonas acuícolas de Galicia o las playas turísticas de las islas del Atlántico, dependiendo de la temporada y de la dirección de los vientos y corrientes, pero que un escape mayor de hidrocarburos hubiera ocasionado daños importantes al sector gallego de alimentos marinos, incluida la confianza del mercado.
- 3.8 ITOPF expresó el parecer de que las consecuencias más probables de dejar los hidrocarburos en el pecio habrían sido una fuga constante que daría origen a bolas de alquitrán muy dispersas que, si se quedaban varados en el litoral, habrían sido objeto de limpieza por las autoridades locales junto con otros desechos corrientes, con insignificantes repercusiones ambientales y económicas. ITOPF concluyó, por tanto, que los costes de la operación de extracción de los hidrocarburos fueron desproporcionados respecto a los costes potenciales de las consecuencias probables de dejar los hidrocarburos en el pecio.

*Resumen de la opinión del equipo de expertos designados por el Gobierno español*

- 3.9 Respondiendo a la opinión técnica de ITOPF, las autoridades españolas pidieron al equipo internacional de expertos a que hace referencia el párrafo 3.3 que abordara cinco preguntas.
- 3.10 La primera pregunta abordada por los expertos era si la corrosión u otros factores inevitablemente ocasionarían la fuga parcial o total de los hidrocarburos del pecio en un plazo más o menos largo. Los expertos observaron que los análisis del fuel ponen de manifiesto que no se solidifica en temperaturas marinas prevalecientes a la profundidad del agua a la que estaba el pecio. Los expertos concluyen que la fluidez y la densidad de los hidrocarburos no iba a cambiar con el tiempo, a consecuencia de lo cual continuaría escapando y flotando en la superficie a través de cualquier abertura existente o nueva en el pecio. Se consideró la posibilidad de la actividad

sísmica en la zona del pecio, y si ello era susceptible de provocar nuevas grietas, o una ruptura resultante en una salida masiva de hidrocarburos. Los expertos concluyen que el riesgo de que la actividad sísmica causara nuevas grietas o un pandeo en el casco era muy bajo a corto plazo (algunos años), y bajo aunque no desdeñable a medio plazo (algunas decenas de años). Los expertos observaron que, sobre la base de los estudios previos a la intervención de bombeo, los riesgos de un movimiento de las dos secciones del pecio sin algún factor exterior eran sumamente bajos. Sin embargo, esto no excluía, en opinión de los expertos, la posibilidad de que un movimiento telúrico distante desplazase suficiente sedimento para afectar al pecio. En cuanto a la corrosión, los expertos señalaron los datos restringidos sobre coeficientes de corrosión en aguas profundas. Concluyen sin embargo que, excepto en las zonas de deformación del casco, donde la corrosión podría ser más rápida, en un plazo del orden de varios decenios (entre 24 y 50 años), todo el cargamento se hubiera escapado debido a los efectos de la corrosión.

- 3.11 La segunda pregunta considerada por los expertos era: si se liberara la totalidad o una parte del cargamento del pecio, ¿remontaría éste a la superficie, o permanecería en las profundidades marinas? Los expertos opinaban que cualquier cantidad de fuel que se escapase del pecio, sin haber sido tratada, hubiera ascendido a la superficie, lo que había sido confirmado por observaciones efectuadas por avión y por satélite antes del taponamiento de las fugas del pecio y la recuperación del cargamento. Los expertos expresaron también el parecer de que los hidrocarburos conservarían su huella química, y por tanto se distinguirían de los derrames operacionales de buques en tránsito, y que la contaminación recurrente de origen conocido ocasionaría que la cólera pública se agravara por el movimiento transfronterizo de los hidrocarburos.
- 3.12 La tercera pregunta se refería a qué litorales se verían afectados y con qué gravedad, si se liberara la totalidad o parte del cargamento. Los expertos consideraron esta pregunta en el contexto de lo que les pasó a los hidrocarburos en el momento del naufragio y durante los meses que siguieron, y el movimiento de las boyas de deriva, que habían sido soltadas encima del pecio. Los expertos observaron que no se ha efectuado un análisis particular de las cantidades y de los movimientos de los hidrocarburos procedentes del buque después del naufragio. No obstante, sobre la base de los estudios de las boyas de deriva emprendidos en el año siguiente al naufragio, los expertos concluyen que las fugas a largo plazo del pecio habrían ido a parar, según los vientos y las corrientes, en cualquier punto del litoral atlántico entre las islas de Cabo Verde y las costas del Canal de la Mancha, con una probabilidad más alta para la costa noroccidental de Galicia y el litoral cantábrico. Los expertos expresaron el parecer de que, aparte de la posibilidad de una salida de varias decenas a varias centenas de toneladas a consecuencia de una situación excepcional, tal como un movimiento telúrico, las fugas habrían estado constituidas esencialmente por vertidos lentos, del orden de decenas de litros por día, entrecortados por descargas mayores ligadas a la abertura de nuevos pasos por la corrosión, del orden de metros cúbicos o decenas de metros cúbicos por día. Los expertos concluyen que tales volúmenes no habrían podido constituir contaminaciones graves, susceptibles de afectar a los recursos marítimos, pero habrían podido agravar considerablemente el impacto sobre las aves marinas, y causar arrastres inesperados de los agentes contaminantes a las playas turísticas, lo que habría causado una irritación pública y contribuido a degradar la imagen del transporte marítimo. Los expertos señalaron además que las colectividades costeras locales afectadas habrían incurrido en gastos de limpieza y pérdidas económicas, pero no habrían podido obtener indemnización debido a las disposiciones de prescripción de los Convenios de 1992.
- 3.13 La cuarta pregunta abordada por los expertos era: si se liberara la totalidad o parte del cargamento, ¿mantendría el producto su huella característica que permitiría distinguir los hidrocarburos del *Prestige* de las contaminaciones operacionales de los buques en tránsito? Los expertos expresaron el parecer de que las características químicas de los hidrocarburos del pecio no cambiarían con el paso del tiempo, y que existía la posibilidad de que dentro muchos años, incluso un siglo, se encontrara la huella característica de los hidrocarburos del *Prestige*, tras varias semanas en el mar antes de quedarse varados en el litoral. Los expertos afirmaron que la huella no sería exclusiva del *Prestige*, y que el combustible líquido de los buques abastecidos a partir del

mismo stock alrededor del mismo periodo llevaría la misma huella. Señalaron, sin embargo, que la perspectiva de encontrar en el mar un producto que tenga la misma huella que la del cargamento del *Prestige* pero que provenga de otro buque, era poco probable incluso en los meses que siguieron al naufragio, y se ha vuelto ahora casi inexistente.

- 3.14 La quinta pregunta considerada por los expertos era si, basándose en las respuestas a las preguntas anteriores, consideraban que había necesidad urgente de actuar, o que no había necesidad urgente de actuar y habría sido posible un seguimiento de la evolución del pecio, o más bien no hacer nada respecto a los hidrocarburos restantes en el *Prestige*. Los expertos afirmaron que no estaba justificado legar a las generaciones futuras el vertido probablemente lento, con descargas mayores ocasionales, de los hidrocarburos restantes en los pecios. Los expertos señalaron que el precedente más reciente, con hidrocarburos comparables, era el caso del *Nakhodka*, pero que la decisión de no extraer los hidrocarburos no se ha justificado por consideraciones de índole ambiental o social sino por el criterio de que la recuperación desde tales profundidades superaba la capacidad tecnológica humana a la sazón. Los expertos consideraron que seguir la evolución del pecio sin intención de intervenir hubiera desembocado inevitablemente en daños ecológicos, económicos y sociales a largo plazo. Los expertos reconocían que la amplitud de estos daños en términos monetarios no se puede cuantificar hoy día ni se puede predecir para el futuro, pero que utilizar los criterios actuales para un riesgo dentro de algunos decenios no habría tenido sentido. Los expertos señalaron, sin embargo que la limpieza de un gran número de pequeñas contaminaciones dispersas geográficamente no es ni más fácil ni menos costosa en total que la limpieza de una contaminación masiva localizada. Los expertos señalaron que seguir la evolución del pecio con miras a una intervención ulterior podía justificarse por un intento de limitar los costes, dando tiempo para que la tecnología progrese, a condición de intervenir antes de que la corrosión haya avanzado demasiado. Con todo, los expertos opinaban que esto implicaba aceptar el riesgo de una ruptura del tanque causada por un movimiento telúrico y la necesidad de trabajar sobre un pecio en estado deteriorado. Los expertos señalaron que, aunque no hay antecedentes de pecios en aguas profundas, sí hay muchos de pecios antiguos en aguas someras que han debido ser objeto de seguimientos y sellados periódicos de las fugas y que exigían financiaciones públicas, en ausencia de la parte responsable. Los expertos concluyeron que existía una necesidad social de actuar antes de que una primera descarga instantánea de salida de hidrocarburos recordaba la existencia del pecio del *Prestige* y daba lugar a una nueva crisis.

#### *Consideraciones del Director*

- 3.15 El Director reconoce que probablemente hubo muchos factores que tuvieron en cuenta las autoridades españolas al alcanzar su decisión de extraer los hidrocarburos del pecio del *Prestige* y que la cuestión de si es o no admisible la reclamación de los costes de la operación conforme a los Convenios de 1992 probablemente no era una preocupación primordial en el momento de adoptar la decisión. El Director reconoce también el enorme logro tecnológico e innovador de Repsol YPF y sus socios al recobrar con éxito 13 000 toneladas de hidrocarburos de una profundidad superior a 3 500 metros.
- 3.16 El Director opina, sin embargo, que es importante que el Fondo de 1992 considere la reclamación del Gobierno español puramente frente a los criterios de admisibilidad estipulados por la Asamblea del Fondo de 1992. A este respecto, debe hacerse referencia a la definición de 'medidas preventivas' en el artículo I.7 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, a saber 'todas las medidas razonables que tome cualquier persona después de que se haya producido un suceso a fin de evitar o reducir al mínimo los daños ocasionados por contaminación' (véase artículo 1.2 del Convenio del Fondo de 1992). Los criterios para la admisibilidad de las reclamaciones por los costes de medidas preventivas fueron elaborados en 1994 por el 7º Grupo de Trabajo intersesiones del Fondo de 1971, aprobados por la Asamblea del Fondo de 1971 en 1994 y refrendados por la Asamblea del Fondo de 1992 en 1966 (Resolución N° 3 del Fondo

de 1992, documento 92FUND/A.1/34, Anexo II). En cuanto a las medidas preventivas, esos criterios se reflejan en el Manual de Reclamaciones como sigue <sup><1></sup>

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

En opinión del Director, la cuestión es si la operación de extraer los hidrocarburos del pecio fue razonable desde un punto de vista objetivo y técnico.

- 3.17 El Director ha tomado nota de los resultados de un reciente estudio de pecios potencialmente contaminantes en el medio marino encargado por los patrocinadores de la Conferencia Internacional sobre Derrames de Petróleo de 2005 en los Estados Unidos <sup><2></sup>. Como parte del estudio, se elaboró una base de datos internacional de pecios potencialmente contaminantes que abarca los años 1890 a 2004. Sobre la base de la información que consta en la base de datos, se ha calculado que en el Atlántico nordeste (definido como Norte de 0°, Este de 40°W a 0°), que incluye la zona marítima donde se hundió el *Prestige*, hay unos 319 petroleros hundidos de 150 toneladas de AB y superior, y otros 467 buques de 400 toneladas de AB y superior, que contienen entre 439 000 y 3 500 000 toneladas de petróleo. La mayoría de esos pecios datan de la Segunda Guerra Mundial y por tanto han estado hundidos entre 55-65 años. Los autores del informe expresan la opinión de que la mayor parte del petróleo restante en estos pecios se liberará finalmente y que la corrosión, particularmente de las tuberías, ocasionará mayores derrames de petróleo. El informe recomienda una evaluación sistemática del riesgo de los pecios potencialmente contaminantes para caracterizar la amenaza de contaminación lo suficientemente bien como para apoyar decisiones respecto a la mitigación apropiada.
- 3.18 Además de revisar el marco jurídico y financiero relativo a la prevención de la contaminación y extracción del pecio, inclusive el régimen internacional de indemnización, y la factibilidad tecnológica de la extracción del petróleo de los pecios, el informe contiene además directrices para evaluar los riesgos y las consecuencias de los derrames de petróleo de pecios potencialmente contaminantes, que incluyen criterios específicos para el sitio del pecio, ambientales y económicos.
- 3.19 Se indica en el informe que la decisión de recuperar el petróleo de un buque hundido debe basarse en una sólida evaluación del riesgo y un análisis bien desarrollado del coste-beneficio, porque todo emprendimiento de recuperación suele ser caro, lleva tiempo y es arriesgado, y que el análisis del coste-beneficio debe evaluar el impacto potencial ambiental y biológico de la contaminación del pecio, así como las consecuencias socioeconómicas de todo derrame y los costes de rehabilitación. El informe sugiere que, basándose en la experiencia pasada, debe haber dos consideraciones en toda decisión de llevar a cabo actividades de rehabilitación, tanto para trasvasar o extraer el cargamento de petróleo restante de cualquier buque hundido, esto es si el impacto potencial ambiental y los riesgos presentados por el petróleo que contiene el buque hundido compensan con creces el coste de la acción de mitigación y si la combinación potencial del impacto/riesgo ambiental, los daños económicos, y el descontento social que podrían causar los derrames repetidos del petróleo que contiene el buque hundido compensan con creces el coste de la acción de mitigación.

---

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

<2> Potentially Polluting Wrecks in Marine Waters – Actas de la Conferencia Internacional sobre Derrames de Petróleo, 15-19 de mayo de 2005, Miami, Florida, EE.UU.; informe preparado por J Michel *et al.*

- 3.20 El Director toma nota de que los criterios que se indican en el informe de la Conferencia sobre Derrames de Petróleo, aunque mucho más detallados, son en su mayor parte consistentes con los criterios de admisibilidad del Fondo relativos a las medidas preventivas. No obstante, los criterios del Fondo no incluyen la cuestión del descontento social causado por derrames repetidos, que puede haber sido una consideración del Gobierno español al decidir proceder a la operación de extracción del petróleo.
- 3.21 Como se indica en la sección 2 de este documento, ha habido una serie de siniestros que afectan a los Fondos cuyo resultado fueron reclamaciones por costes de recuperar el petróleo del buque hundido. Sin embargo, excepto en el caso del *Nakhodka*, los pecios estaban en aguas relativamente someras cerca de la costa. El siniestro del *Nakhodka* fue el primero que afectó a los Fondos en que el pecio, o parte del mismo, se hundió a gran distancia de la costa en aguas muy profundas. Pese a las limitaciones tecnológicas de recuperar el petróleo bajo el agua en el momento del siniestro, el comité japonés concluyó que el petróleo no presentaba una amenaza significativa de contaminación y el Gobierno japonés decidió dejar el pecio intacto, y en su lugar vigilar la liberación del petróleo con el tiempo.
- 3.22 El Director ha considerado las opiniones expresadas por ITOPF y el equipo de expertos designados por el Gobierno español. Ha tomado nota de que ambos grupos consideraban que la consecuencia más probable de dejar el petróleo en su sitio habría sido un escape lento de petróleo del pecio durante muchos años, con la consecuencia de la dispersión generalizada de bolas de alquitrán en una extensa zona del Océano Atlántico que, según los vientos y las corrientes, podría haber afectado a las costas, particularmente las costas de Galicia y Cantabria. Ha tomado nota también de que, si bien los expertos designados por el Gobierno español no descartaban la posibilidad de una liberación importante de petróleo debido a la actividad sísmica, ITOPF llamó la atención sobre el testimonio de los buques hundidos en aguas profundas durante más de 30 años, que indica que no es probable un derrame catastrófico.
- 3.23 El Director ha tomado nota de que ambos grupos de expertos concuerdan en que es imposible cuantificar en términos monetarios la escala de los daños probables ocasionados por contaminación si no se hubiera recuperado el petróleo del pecio, pero que el caso hipotético más probable de derrame de hidrocarburos no habría constituido una grave amenaza a los recursos marinos. Ha tomado nota, sin embargo, de que, si bien ITOPF concluyó que las bolas de alquitrán varadas en la costa habrían sido despejadas por las autoridades locales junto con otros restos normales, los expertos designados por el Gobierno español señalaron que los costes habrían sido considerables, y que a consecuencia de las disposiciones de caducidad de los Convenios de 1992, aquellos costes no habrían sido recuperables a largo plazo. El Director está de acuerdo en que los costes de limpieza de la contaminación ocurrida después de seis años a partir de la fecha del siniestro no serían recuperables en virtud de los Convenios de 1992. Sin embargo, considera que el total de los costes de tales operaciones sería muy reducido en comparación con los costes de la operación de extracción del petróleo del pecio.
- 3.24 El Director ha observado que una de las principales diferencias entre las opiniones de los dos grupos de expertos era que los expertos designados por el Gobierno español tenían en cuenta el posible impacto social de dejar el petróleo en su sitio, mientras que ITOPF se centraba solamente en los criterios de admisibilidad del Fondo de 1992, que no tienen en cuenta los efectos sociales y los no económicos. Por la misma razón el Director no ha tenido en cuenta esos efectos en su consideración de la cuestión de la admisibilidad.
- 3.25 El Director comparte las opiniones de ITOPF y de los expertos designados por el Gobierno español de que no era probable un derrame catastrófico del petróleo, y que todo escape de petróleo del pecio probablemente revestiría la forma de un escape lento de pequeñas cantidades de petróleo y que, si bien existía un riesgo perceptible de que un escape de petróleo del pecio alcanzase las zonas de cultivo de marisco en Galicia y las playas turísticas de las islas del Atlántico, se necesitaría un escape de petróleo mucho mayor para causar daños importantes a

estos recursos. El Asesor Técnico de los FIDAC comparte también los análisis y conclusiones de ambos grupos de expertos a este respecto.

- 3.26 A la luz de las consideraciones que se indican antes, el Director opina que el petróleo restante en las secciones hundidas del *Prestige* no presentaba una amenaza importante de contaminación y que los costes de la operación de extraer el petróleo eran desproporcionados con respecto a cualesquiera consecuencias potenciales económicas y ambientales de dejar el petróleo en el pecio. Por esta razón, el Director considera que la reclamación del Gobierno español no cumple los criterios de admisibilidad estipulados por los órganos rectores de los FIDAC, es decir que la operación debería ser razonable desde un punto de vista objetivo y técnico.

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

Se invita al Comité Ejecutivo a que:

- a) tenga a bien tomar nota de la información contenida en este documento; y
- b) decida si la reclamación de los costes de la operación de extracción de los hidrocarburos es admisible en principio.

\* \* \*