



SINIESTROS QUE AFECTAN AL FONDO DE 1992

PRESTIGE

Nota presentada por España

Resumen:

El presente documento contiene información sobre la renuncia expresa de un alto porcentaje de pescadores afectados por el siniestro a toda acción o indemnización que pudiera corresponderle contra el Estado Español y contra el FIDAC, sobre el auto judicial de 20 de mayo de 2005 emitido por el Juzgado de Instrucción N°1 de Corcubión, sobre la demanda que el Estado Español ha interpuesto contra el Fondo 1992, así como sobre las circunstancias relativas a la admisibilidad de los costes de extracción del fuel del pecio del *Prestige*.

Medida que ha de adoptarse:

Tomar nota de la información contenida en este documento, y en particular, aceptar la admisibilidad de la reclamación de los costes de extracción y biorremediación del fuel del pecio del *Prestige*.

1 Renuncia Ante El Fidac De Las Acciones Civiles E Indemnizaciones De gran Parte De Las Víctimas Del Sector De La Pesca

- 1.1 Con fecha 23 de septiembre de 2005, el representante legal del mayor colectivo de víctimas del sector de la pesca, el marisqueo y la acuicultura presentó escrito ante el Juzgado de Instrucción de Corcubión en el que manifiesta que ha firmado acuerdos transaccionales con la Administración General del Estado español, y que de conformidad con dichos acuerdos de indemnización renuncia a toda acción o indemnización que pudiera corresponderle como consecuencia del siniestro del buque *Prestige*, tanto con respecto al Estado español como respecto al Fondo 1992.
- 1.2 Esta renuncia afecta a un total aproximado de trece mil setecientas personas (13.700) que incluye a la práctica totalidad de los pescadores, mariscadores y armadores de las Cofradías de pescadores de Portosin, Camariñas, Caion, Camelle, Cedeira, Mugaros, Barallobre, Malpica, Lorbe, Sada, Miño, Cabo de Cruz, Carreira y Aguiño, Rianxo, Cariño, Palmeira, Ribeira, Corme, Ares, Corcubion, Fisterre, Lira, Laxe, Mera, Muros, Muxia, O Pindo, Pontedeume, Porto do Son, Arcade, Baiona, Bueu, Cambados, Carril, Lourizan, Moaña, Marin, Raxo, Sanxenxo, Vigo, Vilanova, Vilaxoan, Pontevedra, Portonovo, Redondela, a Guarda, Laredo, San Vicente de la Barquera, Santoña, Colindres, Castro Urdiales, Comillas, Santander, Suances, Aviles, y Agrupaciones De Mariscadores Del Anllons y Baldaio; y a diversos pescadores, mariscadores y armadores de las Cofradías de Pescadores de A Coruña, Pobra do Caramiñal, Noia, Ferrol y Aldan Hío. En total, la renuncia a toda acción civil **afecta a un 75% aproximadamente del**

sector de la pesca afectado por el siniestro del buque *Prestige*. El escrito de renuncia fue igualmente presentado ante las Oficinas del Fondo 1992.

2 Auto Del Juzgado De Primera Instancia E Instrucción N°1 De Corcubion De 20 De Mayo De 2005

En la sesión del Comité Ejecutivo del Fondo 1992 de junio de 2005, el Director del Fondo 1992 dio cuenta a todas las delegaciones de que el Juzgado de Primera Instancia e Instrucción N°1 de Corcubión había dictado un Auto –de 20 de mayo de 2005 – por el que se declaraba la responsabilidad civil directa de la empresa Universe Maritime Ltd y se le requería para que prestara una fianza por cuantía de 87,7 millones de euros. A fecha de hoy, **este Auto judicial NO ha sido recurrido por la parte interesada**, motivo por el cual, la Administración Española no ha podido manifestar ante el Juzgado, en el correspondiente escrito de oposición al recurso, la plena aplicabilidad en el derecho español del Convenio sobre Responsabilidad Civil 1992 y del Convenio del Fondo 1992, circunstancia ésta, en cualquier caso, conocida por los órganos jurisdiccionales españoles.

3 Demanda De Indemnización Del Estado Español Contra El Fondo 1992.

Con fecha 30 de septiembre de 2005, el Estado Español ha interpuesto demanda de indemnización por los daños derivados del siniestro del buque *Prestige*, contra el Fondo 1992. La acción se ha ejercitado ante el Juzgado de Primera Instancia e Instrucción número Uno de Corcubión, de conformidad con el artículo 4 del Convenio del Fondo 1992 y el artículo III del Convenio sobre Responsabilidad Civil 1992. La reclamación de daños se refiere a todos los sufridos directamente o por subrogación por parte de la Administración General del Estado español y de las Entidades públicas vinculadas o dependientes.

4 Extracción Y Biorremediación Del Fuel Del Pecho Del *Prestige*

- 4.1 El 9 de diciembre de 2002, el Gobierno de España constituyó un Comité Científico Asesor (CCA) que dirigió sus esfuerzos de forma inmediata tras el hundimiento del *Prestige* al seguimiento y control de las tareas de sellado de las fugas del pecio y, en paralelo, al análisis y valoración de las distintas opciones para neutralizar el problema de forma permanente.
- 4.2 El CCA evaluó varias opciones para prevenir la contaminación que podría causar el fuel almacenado en el pecio del *Prestige*, tales como confinamiento, desnaturalización, reflotamiento, y extracción, con múltiples variantes en cada una de ellas, y concluyó sus trabajos recomendando dos soluciones: la recuperación del fuel-oil mediante bombeo y el confinamiento del pecio.
- 4.3 El Gobierno español tomó conocimiento de estas alternativas en su reunión de 14 de febrero de 2003, y encomendó el estudio de su viabilidad técnica a REPSOL-YPF, en colaboración de otras empresas nacionales e internacionales del sector de los hidrocarburos.
- 4.4 Entre el 10 y el 14 de marzo de 2003, se reunieron Ávila un total de 40 técnicos internacionales de las empresas petroleras BP, ENI, PETROBRAS, STATOIL, TOTAL FINA ELF, y REPSOL YPF. Como consecuencia de las conclusiones adoptadas por consenso absoluto en esa reunión, el Gobierno español, tras el extenso análisis técnico-científico desarrollado y en contacto con los países vecinos que podrían verse afectados por la contaminación derivada del pecio del *Prestige*, firmó un convenio con REPSOL-YPF para la realización de la extracción del fuel del *Prestige* mediante lanzaderas.
- 4.5 Los trabajos de extracción del fuel del pecio se desarrollaron con éxito entre los meses de junio a septiembre de 2004, y supusieron la recuperación de 13600 toneladas de fuel (95% del total contenido en los tanques del pecio), quedando aproximadamente un resto de 1000 toneladas en proa y 711 toneladas en popa a las que se ha aplicado un procedimiento de biorremediación tras el sellado del pecio.

- 4.6 Con fecha de registro de salida de 18 de abril de 2005 el Gobierno español presentó al Fondo-92 una reclamación por importe de **109.211.495,46 €** correspondiente a los costes de estas operaciones **como medida razonable y justificable con el objeto de prevenir o minimizar los daños producidos por contaminación causados por el buque *Prestige*.**
- 4.7 Además de los estudios llevados a cabo por la CCA, en opinión de distintos expertos internacionales, la mayor parte de los hidrocarburos almacenados en los restos de naufragios hundidos en el mar acaba eventualmente vertiéndose al medio ambiente marino, y por ello, una de las conclusiones de la reciente **“2005 International Oil Spill Conference”** copatrocinada por la Organización Marítima Internacional, el *American Petroleum Institute*, el *US Coast Guard* y la *US Environmental Protection Agency*, entre otros, resalta como principio general que **si la magnitud del riesgo y la probabilidad de que los daños medioambientales son significativos, los hidrocarburos contenidos en los restos de naufragio deben ser extraídos, ya que la remoción de los hidrocarburos de los restos de un naufragio es, en la mayor parte de los casos, significativamente menos costoso que la limpieza de los hidrocarburos en el medio marino tras su vertido o liberación del pecio dañando la pesca, la vida marina y otros recursos naturales.**
- 4.8 Las técnicas innovadoras utilizadas para llevar a cabo con éxito la extracción del fuel de los restos del *Prestige* demuestran que la extracción de hidrocarburos de cualquier resto de naufragio resultan a partir de ahora técnicamente posibles a grandes profundidades, y podrán ser mejoradas si cabe y aplicadas a cualquier otra situación cuando resulte necesario.
- 4.9 Para su consideración en caso concreto del *Prestige*, el Gobierno español encargó un estudio sobre **Análisis de la necesidad ecológica y social del tratamiento del pecio del *Prestige***, al objeto de contar con un informe independiente y circunstancial sobre distintas cuestiones que permitan identificar las operaciones de extracción de hidrocarburos y neutralización del pecio del *Prestige* como **medidas preventivas y razonables dentro del contexto de los Convenios CRC/FONDO.**
- 4.10 El estudio encargado al *Centre de Documentation de Recherche et d'Experimentations sur les Pollutions Accidentelles des Eaux* (CEDRE), el organismo técnico europeo más experimentado en materia de contaminación marina accidental, fue desarrollado por un equipo de expertos internacionales compuesto por el Dr. Michel Girin, director del CEDRE, el Prof. Lucier Laubier, director del *Institut Océanographique de Paris*, y el Prof. Ezio Amato de la Universidad de Viterbe (Italia) y Jefe del servicio de evaluación de los impactos medioambientales del *Instituto Centrale per la Ricerca Scientifica e Tecnologica Applicata al Mare* del Ministerio de Medioambiente de Italia
- 4.11 Este grupo de expertos ha desarrollado un trabajo en colaboración a partir de sus propias fuentes de documentación para alcanzar conclusiones sobre la necesidad de realizar la extracción del fuel del pecio del *Prestige*. A estas conclusiones se llegan dando respuesta a cinco simples preguntas:
- 1ª El cargamento almacenado en el pecio del *Prestige* ¿se liberaría inevitablemente en un plazo más o menos largo, total o parcialmente, por el efecto de la corrosión o de cualquier otro factor, o puede asegurarse lo contrario?**
- 2ª Si todo o parte del fuel se liberara del pecio ¿remontaría éste a la superficie o se puede asegurar que permanecería en las profundidades marinas?**
- 3ª Si todo o parte del fuel se liberara del pecio ¿qué litorales se verían afectados, de qué forma y con qué gravedad?**

- 4ª Si todo o parte del fuel se liberara del pecio ¿mantendría el producto una firma permanente a su llegada al litoral que permitiera distinguirlo de otras contaminaciones operaciones de los buques en tránsito?**
- 5ª Sobre la base de las respuestas a las cuestiones precedentes, ¿ se considera que existía una necesidad urgente de actuación, una necesidad de actuación no urgente con un seguimiento eventual de la evolución del pecio, o una justificación de no hacer nada, y por qué razones?**

4.12 Las Respuestas a estas preguntas se encuentran en el informe del CEDRE que se adjunta como anexo al documento 92FUND/EXC.30/9/2, presentado por el Director, y del que puede extraerse:

- 1º Sin ninguna duda el fuel del *Prestige* hubiera mantenido durante decenas de años la misma capacidad de fluir y la misma flotabilidad positiva, y en ese tiempo, los restos del *Prestige* serían afectados por la corrosión lo que permitiría la salida de prácticamente toda la carga restante en el pecio.
- 2º Toda cantidad de fuel liberado de los restos del *Prestige* estaría irremediamente destinado a subir a la superficie marina, no sólo en la vertical del pecio, sino en un radio de varias millas alrededor de esa vertical, que originaría contaminación recurrente de origen conocido.
- 3º Dependiendo de los vientos y corrientes, la contaminación producida por la eventual liberación del fuel del *Prestige* afectaría a cualquier punto del litoral atlántico entre las islas de Cabo Verde y las costas de La Mancha, con una probabilidad evidentemente más alta de impacto en la costa de Galicia y el litoral del Mar Cantábrico. La forma de esta contaminación sería similar a la ya conocida, y afectaría gravemente los ecosistemas marinos y a las playas turísticas de esas zonas.
- 4º Dadas las características del producto, sería posible, incluso durante un siglo, encontrar las trazas del fuel del *Prestige* tras su liberación del pecio y su deriva durante semanas en la mar antes de arribar al litoral.
- 5º No hacer nada respecto al fuel del *Prestige* hubiera significado legar a las generaciones futuras un problema: esta opción ha tenido justificación en siniestros anteriores cuando la capacidad tecnológica no permitía llevar a cabo operaciones de extracción, y las consideraciones medioambientales o sociales no eran tan consideradas. Por otra parte, el seguimiento de la evolución de los restos del *Prestige* a lo largo de los años sin intención de intervenir no hubiera reportado ningún beneficio, mas, al contrario, hubiera supuesto costes y daños ecológicos, económicos y sociales a largo plazo. Por tanto, al igual que en los más recientes casos de siniestros marítimos (Ievoli Sun, Erika, Tricolor), el principio del tratamiento de los restos del naufragio era indiscutible en el caso del *Prestige*, y no haberlo hecho hubiera resultado irrazonable. Además, la responsabilidad de las autoridades españolas sobrepasó el ámbito puramente nacional, ya que también las autoridades francesas y portuguesas no dejaron de considerar en todo momento durante las reuniones de coordinación operacional, la necesidad del tratamiento de un riesgo susceptible de generar contaminaciones repetitivas a lo largo del litoral atlántico.

5 Medidas que han de adoptar el Comité Ejecutivo

- a) Se pide al Comité Ejecutivo que tenga bien tomar nota de la información contenida en este documento; y
 - b) Considerar la propuesta y decidir sobre la admisibilidad de la reclamación de los costes de extracción y biorremediación del fuel de los restos del *Prestige*.
-