



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

COMITÉ EJECUTIVO
20ª sesión
Punto 3 del orden del día

92FUND/EXC.20/5
20 diciembre 2002
Original: INGLÉS

SINIESTROS QUE AFECTAN AL FONDO DE 1992

PRESTIGE

Nota del Director

Resumen:

El *Prestige*, cargado con 77 000 toneladas de fueloil pesado, se partió en dos frente a la costa de Galicia (España) derramando una cantidad desconocida, pero importante, de fueloil pesado. Se calcula que tanto la sección de proa como la sección de popa, que yacen a una profundidad aproximada de 3 500 metros, contienen aún cantidades considerables de hidrocarburos. Se emprendió una importante operación de limpieza frente a la costa con buques de España y otros nueve países europeos. Continúan las operaciones de limpieza a lo largo de un litoral de 800 km aproximadamente. La aseguradora P & I del propietario del buque y el Fondo de 1992 han establecido una oficina de reclamaciones en La Coruña.

Medidas que han de adoptarse:

Decidir a) si se ha de autorizar al Director a liquidar y pagar las reclamaciones, b) el nivel de los pagos del Fondo de 1992, c) la conversión en Euros de la cuantía máxima de indemnización disponible en virtud de los Convenios de 1992, y d) si se ha de refrendar la propuesta del Director respecto a la financiación de los pagos de indemnización.

1 El siniestro

- 1.1 El 13 de noviembre de 2002, el buque tanque *Prestige* (42 820 AB), matriculado en las Bahamas, en travesía de Ventspils (Letonia) a Singapur, sufrió daños estructurales en mar gruesa a unas 30 millas del Cabo Finisterre (España) (véase mapa adjunto). El *Prestige* fue a la deriva hasta llegar a 5 millas de la costa, antes de que los buques de salvamento pudieran sujetar cabos al petrolero el 14 de noviembre de 2002. El buque fue remolcado lejos de la costa y el 19 de noviembre de 2002 se partió en dos aproximadamente a 170 millas al oeste de Vigo

(España). Ambas secciones del buque se hundieron a una profundidad aproximada de 3 500 metros. Todos los tripulantes fueron rescatados por vía aérea antes de la rotura del buque.

- 1.2 El *Prestige* transportaba una carga de 77 000 toneladas de fueloil pesado, derramándose una cantidad desconocida del mismo antes de partirse la nave. Otra cantidad desconocida de hidrocarburos se derramó al partirse el petrolero en dos.
- 1.3 El *Prestige* estaba inscrito en la London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Ltd (London Club).

2 Operaciones de limpieza

- 2.1 Estuvo al frente de las operaciones de limpieza en el mar la Sociedad Nacional de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR). Se emprendió una operación de envergadura para recuperar los hidrocarburos en el mar, con buques de España, Bélgica, Dinamarca, Francia, Alemania, Italia, Países Bajos, Noruega, Portugal y Reino Unido que participaron en la limpieza. La intervención fue obstaculizada con frecuencia por la inclemencia del tiempo, y los buques que carecían de capacidad para calentar la carga tuvieron dificultad en descargar los hidrocarburos recuperados. También participaron en la limpieza hasta 1 000 embarcaciones de pesca en aguas costeras abrigadas. Se informó que se recogieron del mar unas 12 500 toneladas de mezcla de agua e hidrocarburos. Aunque el nivel de limpieza en el mar fue reducido a mediados de diciembre, se espera que las operaciones continúen por algún tiempo.
- 2.2 También se hizo un importante intento para proteger varias rías y zonas sensibles por medio de barreras defensivas flotantes. Se desplegaron más de 20 000 metros de barreras flotantes y otros 36 000 metros, en buena parte traídos de fuera de España, se colocaron en lugares clave para su despliegue en caso de nuevas amenazas del petróleo en el mar.
- 2.3 La limpieza manual de las orillas fue emprendida por una fuerza laboral que comprendía personal militar y municipal, contratistas y voluntarios. Intervinieron en la limpieza unas 5 500 personas a mediados de diciembre. Se espera que continúe por un tiempo considerable la limpieza en la costa.
- 2.4 Los desechos oleosos líquidos, principalmente procedentes de las operaciones de limpieza en el mar, fueron almacenados en dos instalaciones de recepción de desechos del MARPOL y una central eléctrica, y serán reciclados en su momento. Los desechos sólidos generados por las operaciones de limpieza en tierra se almacenarán temporalmente hasta que se hayan identificado opciones para su eliminación definitiva.
- 2.5 El London Club y el Fondo de 1992 han seguido las operaciones de limpieza a través de expertos de la International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF) y una red de inspectores españoles.

3 Impacto del derrame

- 3.1 Unas 270 playas a lo largo de un tramo de 800 km de la costa española entre Bilbao en el norte y Vigo en el oeste han quedado contaminadas con los hidrocarburos en diversos grados. La contaminación más fuerte ocurrió entre La Coruña y el Cabo Touriñán (véase mapa).
- 3.2 Los hidrocarburos entraron también en aguas portuguesas, si bien al 20 de diciembre de 2002 no habían llegado a la costa de Portugal.
- 3.3 Dado el impacto potencial en la costa francesa, las autoridades francesas activaron el plan nacional de emergencia del litoral (Plan Polmar Terre), pero fue posteriormente desactivado al disminuir la amenaza.
- 3.4 La pesca y la maricultura son industrias muy importantes en Galicia, y el Consejo de Pesca de Galicia, la autoridad reguladora, impuso una veda a la pesca y marisqueo en una extensa zona.

- 3.5 Una serie de piscifactorías en tierra, plantas depuradoras y acuarios, todos los cuales dependen de un suministro regular de agua de mar limpia, quedaron afectados a consecuencia del arrastre de los hidrocarburos en su toma de agua. En algunos casos la situación se consideró tan grave que las autoridades insistieron en que se destruyesen las existencias de marisco.
- 3.6 Un perito de pesca español contratado por el Fondo de 1992 y el London Club sigue los efectos de la contaminación en la pesca y maricultura.

4 Los restos del buque naufragado

- 4.1 Las dos partes hundidas del *Prestige* contienen importantes cantidades de hidrocarburos. Un reconocimiento llevado a cabo por un mini submarino francés reveló una fuga de hidrocarburos de varias aberturas en los tanques, algunas semanas después del hundimiento, a pesar de que la temperatura ambiente en el fondo del mar ronda los 3-4° C. Se ha calculado la cantidad de hidrocarburos que se derrama entre 50 y 125 toneladas diarias.
- 4.2 Se tiene entendido que el *Prestige* había cargado fueloil pesado con dos especificaciones diferentes, una con una temperatura de fluidez (la temperatura por debajo de la cual no fluye el petróleo) de 12° C y la otra con una temperatura de fluidez de 3° C. Ambos tipos de hidrocarburos se combinaron en los tanques del *Prestige* para producir un hidrocarburo compuesto con una temperatura de fluidez de 6° C. Se espera que disminuya con el tiempo el ritmo de escape de los hidrocarburos.
- 4.3 Las autoridades españolas han establecido una comisión científica para estudiar qué medidas, en su caso, se deben adoptar para ocuparse de la carga restante a bordo de las dos secciones del buque naufragado.

5 Reclamaciones de indemnización

- 5.1 Las operaciones de limpieza en mar y tierra se traducirán en reclamaciones por cuantías importantes de los Gobiernos Central y Regional españoles, los Estados que prestaron asistencia, los contratistas de limpieza, abastecedores de equipo y autoridades municipales. La eliminación de los hidrocarburos dará lugar asimismo a reclamaciones de gran magnitud. Si las autoridades deciden eliminar los hidrocarburos restantes de los restos del buque naufragado, ello acarreará costes sustanciales.
- 5.2 Se espera que las reclamaciones de pesca y acuicultura serán muy elevadas, particularmente si se mantienen las vedas de pesca durante varios meses.
- 5.3 También se prevén reclamaciones del sector turístico, si bien la limpieza de las orillas afectadas deberá concluirse bastante antes del comienzo de la temporada turística de 2003.
- 5.4 Cabe esperar reclamaciones respecto a daños de contaminación y medidas preventivas en Francia y Portugal.
- 5.5 Es imposible hacer un cálculo de la cuantía total de las reclamaciones en esta coyuntura, pero es seguro que rebasará la cuantía total disponible en virtud de los Convenios de 1992, 135 millones de DEG. Se facilitará más información sobre las posibles reclamaciones en una adición al presente documento.
- 5.6 El Comité Ejecutivo tal vez desee considerar si está dispuesto a autorizar al Director, y en caso afirmativo en qué medida, a efectuar una liquidación definitiva de las reclamaciones derivadas de este siniestro en nombre del Fondo de 1992, en la medida en que las reclamaciones no den pie a cuestiones de principio que no hayan sido previamente decididas por el Comité.
- 5.7 El Comité tal vez desee asimismo considerar si se ha de autorizar al Director a efectuar pagos, y en caso afirmativo en qué medida.

6 Evaluación de las reclamaciones de indemnización

- 6.1 El Director, el Director Adjunto/Asesor Técnico y el Jefe del Departamento de Reclamaciones han visitado Madrid y La Coruña (Galicia) para hablar de la situación con representantes del Gobierno Central español y del Gobierno Regional de Galicia (Xunta de Galicia).
- 6.2 El Director y el Jefe del Departamento de Reclamaciones celebraron conversaciones con el Vicepresidente del Gobierno español, el Viceministro de Finanzas, el Fiscal del Estado y el Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, así como con el Ministro de Pesca de la Xunta. Se concordó en general que era importante evitar las dificultades afrontadas en relación con el siniestro del *Aegean Sea* y esto sólo se podría conseguir con un alto nivel de cooperación entre el Gobierno español, la Xunta de Galicia, la aseguradora del propietario del buque y el Fondo de 1992.

7 Oficina de Reclamaciones

- 7.1 En previsión de un gran número de reclamaciones, y tras consultar con el Gobierno español y la Xunta de Galicia, el London Club y el Fondo de 1992 han establecido una Oficina de Tramitación de Reclamaciones en La Coruña, que entró en pleno funcionamiento el 20 de diciembre de 2002.
- 7.2 Antes de la inauguración oficial de la Oficina de Reclamaciones, tres ciudadanos franceses, uno de los cuales había sido responsable de la demolición de parte de la Oficina de Reclamaciones en Lorient (establecida para tramitar las reclamaciones derivadas del siniestro del *Erika*) en diciembre de 2001, entró por la fuerza en la oficina de La Coruña el 12 de diciembre de 2002 cuando el administrador recién designado, Capitán J Astorica y su adjunta, Sra A Pestaña, entraron en el edificio. Pese a que el administrador apelara a la calma, los intrusos embadurnaron la pared del vestíbulo con las palabras 'FIDAC, Erika, Prestige', con el fuel oil recogido de la orilla. Luego entraron por la fuerza en la oficina de la segunda planta, con un recipiente de fuel oil y se negaron a desalojarla hasta que llegase la televisión y la prensa. Por fin llegó la policía primero y persuadió a los intrusos a desalojar el local sin violencia. Tras ser interrogados en la comisaría cercana, los tres intrusos fueron puestos en libertad sin acusación, aunque uno de ellos afirmó que asaltaría la oficina otra vez en el Año Nuevo.

8 Aplicabilidad de los Convenios de 1992

- 8.1 España es Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992.
- 8.2 Francia es asimismo Parte en los Convenios de 1992. El Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992 entraron en vigor respecto de Portugal el 13 de noviembre de 2002, fecha del siniestro.
- 8.3 La cuantía de limitación aplicable al *Prestige* en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 es aproximadamente 18,9 millones de DEG o €25 millones (£15,9 millones).

9 Máxima cuantía pagadera en virtud del Convenio del Fondo de 1992

- 9.1 En virtud del Artículo 4.4 e) del Convenio del Fondo de 1992, la cuantía máxima de indemnización pagadera respecto al siniestro del *Prestige* conforme a los Convenios de 1992 (135 millones de DEG) debe convertirse en la moneda nacional en cuestión, o sea Euros, 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.
- 9.2 En su 2ª sesión la Asamblea decidió, en el contexto del siniestro del *Nakhodka*, que la conversión de 135 millones de DEG a la moneda nacional se hiciese sobre la base del valor de esa moneda con referencia al DEG en la fecha de la aprobación por la Asamblea (o el Comité Ejecutivo) del Acta de las Decisiones de la sesión en la que la Asamblea (o el Comité Ejecutivo) adoptara la decisión que hizo posible el pago de las reclamaciones. Se decidió además que, si no se adoptara

el Acta de las Decisiones durante la sesión, la fecha de conversión fuese la del último día de la sesión (documento 92FUND/A.2/29, párrafo 17.2.8). En su decisión en el caso del *Nakhodka* la Asamblea había reconocido explícitamente que el Comité Ejecutivo adoptaría las decisiones sobre la fecha para la conversión.

- 9.3 El Comité Ejecutivo aplicó los mismos principios en su 6ª sesión en febrero de 2000 en relación con el siniestro del *Erika* (documento 9FUND/EXC.6/5, párrafo 3.29). En octubre de 2000 la Asamblea aprobó el informe de la sesión del Comité Ejecutivo en la que se examinó esta cuestión y refrendó la postura adoptada por el Comité en su 6ª sesión en octubre de 2001 (documento 92FUND/A.6/28, párrafo 21.4).
- 9.4 Siguiendo los mismos principios en el siniestro del *Prestige*, el Director propone que la conversión de 135 millones de DEG a Euros se haga sobre la base del valor de esa moneda con referencia al DEG en la fecha de aprobación del Acta de las Decisiones de la 20ª sesión del Comité Ejecutivo.

10 Financiación de los pagos de indemnización

El Director considera que se debe convocar una sesión extraordinaria de la Asamblea durante la semana del 6 de mayo de 2003 para estudiar si se han de recaudar contribuciones para su pago durante el segundo semestre de 2003, a fin de que el Fondo de 1992 pueda efectuar pagos de indemnización puntuales. Los pagos en una primera etapa pueden efectuarse a través del Fondo General o tomando préstamos de otros Fondos de Reclamaciones Importantes.

11 Medidas que ha de adoptar el Comité Ejecutivo

Se invita al Comité Ejecutivo a:

- a) tomar nota de la información que consta en el presente documento;
- b) dar al Director las instrucciones que estime apropiadas respecto a la tramitación de este siniestro y de las reclamaciones derivadas del mismo;
- c) decidir si ha de autorizar al Director a efectuar liquidaciones definitivas de las reclamaciones;
- d) decidir si ha de autorizar al Director a efectuar pagos de reclamaciones y a determinar el nivel de dichos pagos;
- e) determinar la fecha a emplear para la conversión de 135 millones de DEG a Euros; y
- f) estudiar la propuesta del Director respecto a la financiación de los pagos de indemnización.

PRESTIGE

El litoral más afectado

