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

COMITÉ EJECUTIVO
21ª sesión
Punto 3 del orden del día

92FUND/EXC.21/3/1
1 mayo 2003
Original: ESPAÑOL

SINIESTROS QUE AFECTAN AL FONDO DE 1992

PRESTIGE

Nota presentada por España

Resumen:	El presente documento contiene información sobre las medidas adoptadas por España y la situación actual tras el siniestro del buque *Prestige* en las costas españolas, en particular sobre: los objetivos de la Administración española tras el accidente, el impacto de la contaminación, las operaciones de limpieza, las consecuencias económicas, los restos del naufragio, las acciones judiciales, la investigación de las causas del siniestro y la posición del Estado español.
Medidas propuestas:	Se pide al Comité Ejecutivo que tome nota de la información presentada y que establezca con carácter inmediato un nivel inicial de pagos a las víctimas de este siniestro.
Documentos conexos:	92FUND/EXC.20/5, 92FUND/EXC.20/5/1, 92FUND/EXC.21/3

1 La gestión de la crisis por la Administración Española

1.1 La situación de emergencia provocada por el siniestro del buque *Prestige* fue gestionada por la Administración General del Estado español persiguiendo los objetivos siguientes:

(1) El salvamento de vidas humanas: ante la situación de un peligro inminente de hundimiento y de un peligro real para las vidas de toda la tripulación, la inmediata movilización de todo el operativo de salvamento permitió el rescate de todos los miembros de la tripulación que desearon abandonar el buque.

(2) La lucha contra la contaminación: cuando los medios de salvamento de la Administración española llegaron al lugar del accidente ya se había producido una contaminación marina por el derrame de al menos unas 4 000 toneladas de fuel. Por tal motivo se activó el Plan Nacional de Contingencias por Contaminación Marina y se inició la movilizaron de todos los medios de lucha contra la contaminación disponibles.

(3) Evitar el embarrancamiento del buque en la costa: la deriva del *Prestige* sin máquina y sin tripulación hacia la costa española, suponía un peligro inminente de embarrancamiento de graves consecuencias para las personas y bienes en el litoral, y con la amenaza del derrame de todo su cargamento, por lo que se dispusieron todos los medios posibles para controlar la deriva, controlando finalmente esa situación.

(4) Minimizar los riesgos para la población y para la costa española: una vez el buque bajo control, se valoraron las tres hipótesis posibles:

- entrada en un puerto u otro lugar de refugio,
- aligeramiento de la carga en la mar, o
- alejamiento de la costa para alcanzar aguas tranquilas donde efectuar una operación de aligeramiento con seguridad.

1.2 Se tuvieron en cuenta todas las circunstancias concurrentes, entre otras las siguientes:

- la situación de riesgo del buque, con un grave daño estructural, sin máquina segura, sin tripulación propia, vertiendo la carga, sobrecalado y escorado a estribor;
- las condiciones climatológicas adversas, con fuertes vientos y mar gruesa;
- la peligrosa orografía de la “Costa de la Muerte” gallega;
- la existencia de poblaciones civiles a lo largo de toda la costa;
- la riqueza pesquera de las rías gallegas;
- el peligro evidente de la ruptura del remolque en las inmediaciones de la costa;
- la certeza de que la lucha contra la contaminación es más eficaz cuanto mayor sea la distancia de la fuente respecto de la costa.

1.3 Igualmente se tuvo en consideración que la normativa española no autoriza la entrada en puerto de buques con daños estructurales, que la normativa comunitaria o internacional sobre lugares de refugio no está desarrollada, que no hay ningún lugar de refugio designado en la zona, que en los simulacros efectuados en la costa gallega se había concluido que en casos similares no se permitiría la entrada en puerto o en zona de fondeo. También se tuvieron en consideración los antecedentes de emergencias similares, donde no se ha permitido la entrada de un buque en peligro a las inmediaciones de la costa.

1.4 Con todas las consideraciones anteriores, se ejecutó la orden de alejamiento, y colaboró con la empresa salvadora con el objetivo de alcanzar aguas tranquilas donde hacer un trasvase de la carga, de forma que el cuarto objetivo se cumplió en los siguientes términos:

- no se produjo ninguna víctima ni persona lesionada, a pesar de la gravedad del accidente;
- no hubo ningún ataque directo contra la salud de las personas;
- no hubo de evacuarse ninguna población costera;
- no se contaminaron los centros productivos fundamentales de ninguna de las Rías gallegas;
- se salvó en su práctica totalidad la acuicultura, y lo que es más,
- se ejecutó el mayor y más eficaz dispositivo de lucha contra la contaminación desplegado hasta la fecha, que permitió la recogida de la mayor cantidad de fuel en la mar, minimizando en gran medida la contaminación del litoral.

2 Impacto de la contaminación

2.1 Litoral afectado

Del total de 1 064 playas existentes en el litoral español entre la frontera con Portugal y la frontera con Francia, han resultado afectadas en mayor o menor medida 743. En la actualidad las playas tienden a una menor afección en un proceso lento a causa de la llegada de pequeños restos procedentes del lavado de zonas costeras. Las Comunidades Autónomas afectadas son Galicia, Asturias, Cantabria y País Vasco.

2.2 Pesca, acuicultura y marisqueo

2.2.1 La contaminación derivada del accidente del buque *Prestige* ante las costas españolas afectó al caladero y al litoral del Cantábrico Noroeste, lo que motivó la necesidad de decretar prohibiciones al ejercicio de la actividad pesquera y marisquera. Dichas prohibiciones fueron adoptadas coordinadamente entre la Administración General del Estado y las Administraciones de las Comunidades Autónomas afectadas mediante la realización conjunta de distintas campañas de comprobación, muestreo y análisis.

2.2.2 Para establecer las prohibiciones o limitaciones al ejercicio de la actividad pesquera y marisquera, se han seguido una serie de criterios basados fundamentalmente en:

- Evolución del vertido y su afectación a las zonas del litoral, tanto en el mar como en la zona marítimo-terrestre, a las pesquerías realizadas en esas zonas y a las diferentes modalidades de pesca y marisqueo.

- Impedir la llegada al consumidor de productos de la pesca y el marisqueo en condiciones no aptas.

- Evitar que las tareas de lucha contra la contaminación en las zonas afectadas se encontrasen dificultadas por las tareas pesqueras y marisqueras.

- Utilización de medios humanos y materiales del sector pesquero y marisquero (que se demostró muy eficaz) en la recogida del vertido producido, como consecuencia de la dispersión y desagregación del producto.

2.2.3 En función del primer criterio y de los datos de campo disponibles (observaciones terrestres, marítimas y aéreas) se decretó, el día 16 de noviembre del 2002 (tres días después del accidente) la primera prohibición de la actividad pesquera (según modalidades y artes de pesca) y marisquera, a la que continuaron sucesivas prohibiciones según los criterios anteriormente expuestos.

2.2.4 Estas limitaciones provocaron el cierre total o parcial del 100 % del litoral cantábrico-noroeste español, desde la frontera con Portugal hasta la frontera con Francia, y que no pudiesen desarrollar su actividad, en el momento en que la limitación fue más amplia, en el sector de la pesca 13 904 pescadores y armadores, y en el sector del marisqueo 5 337 mariscadores y percebeiros.

2.2.5 Las campañas realizadas por el Instituto Español de Oceanografía, por la Agencia Española de Seguridad Alimentaria, y por los centros de investigación y control del medio marino de las distintas Comunidades Autónomas, motivaron que a partir del día 30 de enero de 2003, y basándose también en los criterios empleados para decretar los cierres, se dictara la primera de las resoluciones de apertura de la actividad marisquera, encontrándonos a fecha 1 de mayo de 2003, con la situación siguiente:

- El litoral en el que no se puede ejercer la actividad afecta a un porcentaje del 13% del litoral cantábrico- noroeste.

- Está prohibido el ejercicio de la actividad en el sector de la pesca a 3 561 pescadores y armadores, en el sector del marisqueo a 664 mariscadores y percebeiros, y en el sector de la acuicultura 1 polígono de bateas alcanzando a 12 artefactos.

2.2.6 Mención aparte merece la acuicultura, actividad sobre la que no se decretó el cierre. Es de destacar, por su importancia socio-económica, que el cultivo del mejillón integrado por un número de 3 200 bateas, resultó afectado en un solo polígono con 12 artefactos flotantes para cultivos marinos, y todo ello, gracias a las actuaciones llevadas a cabo.

2.3 Turismo

2.3.1 El volumen total de ingresos por turismo en las Comunidades Autónomas afectadas se cifra en 6 570 millones de euros anuales. La capacidad hotelera en las regiones afectadas es de 119 274 plazas correspondientes a 3 219 hoteles.

3 Operaciones de limpieza

3.1 Limpieza en la mar

3.1.1 En la actualidad continúan las labores de vigilancia y limpieza, habiéndose desactivado los buques especiales de lucha contra la contaminación contratados, permaneciendo activos los siguientes medios aéreos y marítimos:

- 13 helicópteros nacionales
- buques nacionales
- 11 embarcaciones de salvamento nacionales
- 8 patrulleras del Servicio Marítimo de la Guardia Civil
- 9 embarcaciones de vigilancia pesquera de la Xunta de Galicia

3.1.2 Además, también se están utilizando en la actualidad los siguientes medios de las Fuerzas Armadas españolas:

- 9 buques (incluyendo buques dotados de ROV para investigación de fondos marinos)
- embarcaciones menores
- aviones del Ejército del Aire
- helicópteros del Ejército de Tierra
- 79 vehículos (camiones, autobuses, excavadoras, remolques, etc.)
- 20 000 equipos diversos (cocinas, duchas, tiendas, literas, generadores, cubas, etc.)

3.1.3 Se han iniciado las operaciones de limpieza de los fondos marinos empleando para ello los siguientes medios en distintas zonas de la costa afectada.

- 26 buceadores y 80 personas de apoyo del Ministerio de Defensa
- buceadores del Ministerio de Interior (GEAS)
- 6 buceadores de la Xunta de Galicia y Ayuntamiento de Vigo
- Buque cablero *Teneo* y ROV *Nereus IV* de los Ministerios de Fomento y de Medio Ambiente.

3.1.4 En la actualidad hay 6 405 metros de barreras desplegadas, 42 313 metros de barreras almacenadas y listas para su uso y 21 768 metros de barreras destrozadas e inservibles.

3.1.5 Las cantidades de hidrocarburo recogidas hasta la fecha en la mar ascienden a 48 218.1 m³:

- 14 946.4 m³ desde buques especiales anticontaminación, y
- 33 271.7 m³ desde buques pesqueros

3.2 Limpieza en tierra

3.2.1 Para las labores de recogida en las playas y zonas rocosas se emplean medios manuales al ser el procedimiento que reduce al máximo las cantidades de sedimentos. Para el transporte de los residuos se emplean medios mecánicos con mayor o menor eficacia en función de la accesibilidad a la zona. Para las labores de recogida se han empleado 687 482 jornadas de trabajo/hombre (dato a 20 de abril 2003), de los que el 37% corresponde a personal voluntario, el 30% a miembros de las Fuerzas Armadas y el resto personal contratado.

3.2.2 Se han elaborado Planes de Limpieza específicos para la limpieza de tramos rocosos y obras artificiales en los que se definen la riqueza biológica, accesibilidad, criterios paisajísticos y sociales, etc., concluyéndose con la descripción de las zonas afectadas y las metodologías de actuación propuestas, lo que dará lugar a un plan sistemático de limpieza de las zocas e infraestructuras mediante hidrolimpiadoras y otros medios adaptados a las particularidades del entorno.

3.2.3 Para llevar a cabo la limpieza de playas con presencia de hidrocarburos en profundidad se han realizado 4 485 catas distribuidas a lo largo de la costa de Galicia, y se está procediendo a la retirada de fuel en profundidad en 48 playas afectadas por esta situación. Asimismo se ha comenzado la ejecución de catas en el resto de Comunidades Autónomas afectadas para detectar la posible presencia de fuel en profundidad en las playas.

3.2.4 Como fase final se redactarán proyectos de recuperación ambiental en aquellas zonas en que se hayan producido deterioros en los espacios naturales, bien a causa del vertido o por las labores de limpieza y recogida.

3.2.5 En la actualidad, las cantidades recogidas desde tierra ascienden a 62 501.7 toneladas.

4 Consecuencias económicas

4.1 Los gastos totales que se habrán ocasionado con motivo del desastre del *Prestige* a las Administraciones Públicas Españolas, (Estado, Comunidades Autónomas y Corporaciones Locales), se estiman a partir de los datos conocidos de gastos realizados a 31 de marzo, sumando a esa cantidad las estimaciones de coste de los trabajos que quedan por realizar: limpieza de mar, limpieza de costas y regeneración medioambiental pendientes, neutralización del pecio, prospección y limpieza de fondos marinos, etc.

4.2 La estimación de daños ocasionados a los sectores de la pesca, marisqueo y acuicultura, se apoyan fundamentalmente en los datos conocidos de facturación de estos sectores en los últimos años.

4.3 Las estimaciones realizadas y que se recogen en la tabla siguiente no comprenden las consecuencias económicas que pudieran producirse en el sector del turismo.

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

ADMINISTRACIONES PÚBLICAS	LIMPIEZA EN MAR	134,4
	LIMPIEZA EN TIERRA Y REGENERACIÓN AMBIENTAL	226,4
	NEUTRALIZACIÓN DEL PECIO	57,3 – 70,2
	AYUDAS	140,0
	OTROS	2,0
AFECTADOS PRIVADOS		102,0
TOTAL		**662,1 – 675, 0**

5 Neutralización del pecio

5.1 Comité Científico Asesor (CCA)

5.1.1 El 9 de diciembre de 2002, se constituyó un Comité Científico Asesor que dirigió sus esfuerzos de forma inmediata al seguimiento y control de las tareas de sellado de las fugas del pecio del *Prestige* y, en paralelo, al análisis y valoración de las distintas opciones para neutralizar el problema de forma permanente.

5.2 Sellado de grietas

5.2.1 A primeros de diciembre se contrató a IFREMER/GENAVIR para la realización de inmersiones con su batiscafo *Nautile* al objeto de localizar el pecio y observar su estado. En la primera campaña, que se prolongó entre el 1 y el 9 de diciembre, se identificaron 14 fugas cuyo caudal conjunto se estimó en 125 t/día. Desde entonces el *Nautile* ha realizado 10 inmersiones de observación y 15 para realizar trabajos de sellado de fugas, de manera que las tareas de sellado limitaron el flujo total (proa y popa) de fuel a una cantidad comprendida entre 1 y 2 toneladas diarias.

5.3 Solución definitiva

5.3.1 No existen precedentes de recuperación de una cantidad de fuel-oil similar (aproximadamente 37 500 t) a esta profundidad (3 830 m).

5.3.2 El CCA evaluó varias opciones, (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.

5.3.3 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, que está contando con la colaboración de otras empresas nacionales e internacionales del sector de los hidrocarburos.

5.3.4 Entre el 10 y el 14 de marzo de 2003, se reunieron Ávila un total de 40 técnicos de las siguientes 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 ha firmado un convenio con REPSOL-YPF para la realización de las actuaciones a ejecutar.

5.3.5 El plan de actuación que se pretende realizar y que constituye el objeto del Convenio es el siguiente:

1. Desarrollo tecnología ROV (4 000 m.).
2. Revisión y reforzamiento del sellado de grietas.
3. Toma de los datos necesarios para el diseño y eventual acometida de cualquier solución: del continente, del contenido, del agua, del suelo y del volumen.
4. Realización de un test piloto de la extracción del fuel-oil por bolsas-lanzadera, completando la recogida del mismo en el caso de que el resultado del test fuese positivo.
5. Realización simultánea del diseño y, si fuera necesario, de la construcción e instalación de una marquesina.
6. Realización simultánea del diseño y simulación de la extracción del fuel por bombeo para el supuesto de que no resultasen viables las soluciones anteriores.

5.3.6 Se plantean, pues, 3 soluciones en cuyo desarrollo tecnológico se trabaja de manera simultánea, pero que se irán haciendo realidad de manera consecutiva y sólo en el caso de que la anterior se demuestre insuficiente o inadecuada.

6 Acciones judiciales

6.1 En el Juzgado de Instrucción de Corcubión continúa la tramitación de las Diligencias Previas 960/02 por la posible comisión de un delito de desobediencia y de un delito contra los recursos naturales. En fechas recientes prestaron declaración ante el Juzgado como consecuencia de la imputación de la Plataforma “Nunca Mais” tres miembros de la Administración General del Estado español: el Delegado del Gobierno en Galicia, el Director General de la Marina Mercante y el Capitán Marítimo de A Coruña.

6.2 El Capitán del buque *Prestige* fue puesto en libertad el día 6 de febrero de 2003 después de haber sido depositada la fianza estipulada de tres millones de euros, quedando a disposición del Juzgado y residiendo en Barcelona, lugar del territorio español en que ha elegido fijar su domicilio.

6.3 La Administración General del Estado ha aportado al proceso toda la documentación requerida para describir los hechos concernientes al siniestro, estando pendiente la aportación de abundante prueba solicitada al propietario del buque, al armador, al fletador y a otros sujetos relacionados con los hechos.

6.4 Alejándose de la práctica habitual, la entidad aseguradora de la responsabilidad civil, The London P&I Club, todavía no ha constituido el fondo de limitación ante el Juzgado o Autoridad competente, y mantiene la idea de no efectuar pagos provisionales a los perjudicados para evitar un doble pago, a pesar de que el régimen jurídico español sobre la materia es el mismo que el de otros países: el CLC 92. Para evitar dificultades a la tramitación de los pagos se ha ofrecido a la entidad aseguradora la posibilidad de constituir el fondo de limitación, bien el Juzgado a través de un procedimiento de jurisdicción voluntaria, o bien designando legalmente como Autoridad competente

de las previstas en el artículo 5.3 del CLC-92 a la Caja General de Depósitos del Ministerio de Hacienda español. Ninguna de estas posibilidades ha sido aceptada.

7 Investigación de las causas del siniestro

7.1 Con carácter inmediato al accidente del *Prestige* se puso en funcionamiento la Comisión Permanente de Investigación de Siniestros Marítimos, que ha llevando a cabo el estudio de una voluminosa información y entrevistando a un buen número de personas intervinientes en el siniestro.

7.2 La Comisión, una vez analizados los datos de que dispone, ha llegado a la conclusión de que la causa determinante del accidente fue un fallo estructural en la zona de los tanques de lastre nº2 (popa) y 3, ambos de estribor, consistente en la pérdida de resistencia local debida a una deformación, desprendimiento o fractura de los refuerzos longitudinales del costado, lo que provocaría la pérdida de rigidez en las planchas del mismo y la consecuente deformación de éstas, por lo que se pudo producir una abertura de gran tamaño e incluso un desprendimiento de dichas planchas

8 Posición del Estado español

Para la gestión de la crisis, el Estado español ha incurrido en cuantiosos gastos, destinados al operativo de salvamento y de lucha contra la contaminación. Igualmente, para evitar las consecuencias dañosas de los afectados del sector pesquero y marisquero se ha ejecutado un importante programa de aportaciones económicas directas e indirectas. Los sujetos implicados en la crisis (propietario del buque, armador, propietario de la carga, compañía aseguradora de responsabilidad civil, sociedad de clasificación...) no han aportado cantidad alguna para hacer frente a la crisis. La defensa de los intereses públicos y privados españoles, afectados por el siniestro, implica la reclamación ante el FIDAC de todos los conceptos económicos citados.