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

COMITÉ EJECUTIVO
22ª sesión
Punto 3 del orden del día

92FUND/EXC.22/8/2
14 octubre 2003
Original: ESPAÑOL

SINIESTROS QUE AFECTAN AL FONDO DE 1992

PRESTIGE

Nota presentada por España

Resumen:	Resumen del contenido: El presente documento contiene información actualizada sobre impacto de la contaminación, operaciones de limpieza, neutralización del pecio, consecuencias económicas, acciones judiciales, acciones internacionales y Real Decreto-Ley aprobado por España.
Medidas que han de adoptarse:	Tomar nota de la información facilitada.

1 Impacto de la Contaminación

1.1 *Litoral Afectado*

1.1.1 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.

1.1.2 Actualmente, la afección se concreta en una playa con problemas estructurales, la playa do Rostro en Galicia, que presenta contaminación en profundidad en sus arenales y que sólo puede limpiarse en los días de marea viva (cinco días al mes), y a la llegada de pequeñas cantidades de fuel muy disgregado a algunas playas, principalmente del litoral cantábrico, que se recogen de manera inmediata.

1.2 *Pesca, Acuicultura y Marisqueo*

1.2.1 La catástrofe hizo necesario limitar la actividad, tanto en pesca como en marisqueo, por razones de seguridad alimentaria. En función de la progresión de las manchas de fuel y de las prospecciones e investigaciones que realizaron, entre otros, el Instituto Español de Oceanografía (IEO), la Agencia Española de Seguridad Alimentaria y las distintas Administraciones Autonómicas, se establecieron diversas prohibiciones al ejercicio de la pesca y el marisqueo.

1.2.2 La actividad pesquera se haya, sin embargo, normalizada en su totalidad desde el día 1 de julio de 2003.

1.2.3 Respecto a la actividad marisquera, las prohibiciones se levantaron por completo a partir del día 8 de octubre, excepto en el País Vasco donde sigue la prohibición de algunas especies, veda que afecta exclusivamente a una veintena de mariscadores.

1.3 *Turismo*

Una vez transcurrida la temporada turística de verano, y a falta de un tratamiento adecuado de los datos de que se dispone, parece que la afectación al turismo ha podido ser moderada.

2 Operaciones de Limpieza

2.1 *Limpieza en el Mar*

2.1.1 En la actualidad continúan las labores de vigilancia y limpieza, permaneciendo activos los siguientes medios aéreos y marítimos:

Los medios aéreos utilizados en el servicio de vigilancia y control se elevan a 2 aviones del Ministerio de Defensa y 6 helicópteros, de los que 2 corresponden a la Xunta de Galicia, uno al Gobierno Cántabro, uno al Gobierno Vasco y el resto a la Administración General del Estado.

Los medios navales disponibles suponen un total de 42 embarcaciones. De estas embarcaciones 9 corresponden a la Xunta de Galicia, 5 al Principado de Asturias, 12 a la Cruz Roja Española y el resto a la Administración General del Estado (Ministerio de Fomento, Guardia Civil y Servicio de Vigilancia Aduanera).

2.1.2 Se encuentran colocadas barreras anticontaminación en una longitud total de 785 m, estando disponibles, en caso de necesidad, 45.029 m.

2.1.3 El total acumulado de fuel recogido en el mar en las costas españolas a fecha 15 de octubre asciende a unos 52.240 m^3.

2.2 *Limpieza en Tierra*

2.2.1 Durante los meses de junio a septiembre, el esfuerzo se centró, sobre todo, en las playas del Cantábrico, debido a que los vientos norte-nordeste acercaron partículas diseminadas de fuel. Esta situación en plena temporada turística exigió un esfuerzo operativo extraordinario.

2.2.2 La superficie de rocas afectada ha sido aproximadamente de 1.500.000 m^2, de los cuales se han limpiado del orden de 1.250.000 m^2. La superficie restante queda pendiente de una actuación diferida por tratarse de zonas inaccesibles o de valor marisquero, sin prejuicio de una nueva evaluación pasada la temporada de invierno.

2.2.3 Para el trimestre octubre-diciembre se ha adaptado el dispositivo a las necesidades actuales de vigilancia, restauración medioambiental y recogida de los restos que puedan seguir llegando.

2.2.4 Hasta el momento, en labores de recogida se han empleado más de un millón de jornadas de trabajo.

2.2.5 Se han realizado unas 6.800 catas en más de 600 playas al objeto de analizar la posible presencia de fuel en capas profundas. De todas ellas se encontraron restos de fuel en 50, si bien en 31 de ellas la zona afectada no superaba en ninguno de los casos el 6% del total de su superficie. Todas estas playas ya se encuentran actualmente limpias. Ello no impide que con los temporales de invierno queden, en algunas playas, capas de fuel al descubierto, que sería inmediatamente retirado.

2.2.6 El total acumulado de residuos recogidos en la costa asciende hasta el momento a unas 84.100 t.

3 Neutralización del Pecio

3.1 Desde el mes de mayo, se han producido avances muy importantes en la solución definitiva del pecio. Avances que suponen hitos tecnológicos sin precedentes y que van a marcar, sin duda, el camino a seguir en catástrofes similares que se puedan producir en el futuro.

3.2 En primer lugar, se logró adaptar los ROV's para trabajar a 4.000 m de profundidad, lo que ha permitido no sólo sellar el pecio casi totalmente (en este momento se estima que las pérdidas son inferiores a 20 litros diarios), sino también, hacer todo tipo de trabajos entre los que cabe destacar la medición del fuel que queda en el pecio utilizando el procedimiento de neutrones térmicos. De tales mediciones ha resultado que en la popa restan 700 t y en la proa 13.100 t, con un porcentaje de error menor del 10 %.

3.3 Además, se ha logrado instalar el sistema de "hot-tapping" en el pecio, después de realizar previamente diversas pruebas en superficie, a 100 m, a 1.000 m y a 3.800 m de profundidad.

3.4 Actualmente, se está realizando la prueba piloto con bolsas-lanzadera.

4 Consecuencias Económicas

4.1 El día 2 de octubre el Estado español presentó una reclamación de daños en la Oficina de Reclamaciones del FIDAC en Coruña por importe de 355.668.288,05 euros en concepto de costes adicionales y 28.064.648,02 euros en concepto de costes fijos. Esta reclamación que consta de 3.691 folios de documentación, recoge la mayor parte de los daños ocasionados al Estado Español hasta el 1 de agosto, y lógicamente se verá completada con otras posteriores que recogerán aquellos daños no recogidos en ésta pero producidos antes del 1 de agosto junto a los que se hayan producido después de esa fecha.

4.2 Partiendo de estos datos y de los aportados por Comunidades Autónomas y Corporaciones Locales, y de las estimaciones de costes pendientes de generarse, se realiza la cuantificación de daños totales que se adjunta.

4.3 En la misma se mantiene la estimación de daños privados en el entorno de 100 millones de euros, si bien en este momento, y una vez transcurrida la temporada de verano, estimamos esta cifra suficiente para cubrir también los daños ocasionados al turismo.

4.4 Respecto de las cifras aportadas en el último Comité se producen incrementos importantes, sobre todo en lo que se refiere a la limpieza de costas y mar, y ello debido fundamentalmente al reforzamiento del dispositivo de limpieza durante la temporada turística, así como del enorme esfuerzo realizado en la hidrolimpieza de rocas.

4.5 Se produce, sin embargo, un moderado descenso en los gastos correspondientes a ayudas al sector pesquero y marisquero y ello debido a que la normalización del sector se ha producido antes de lo previsto en mayo.

4.6 Finalmente, disminuyen las incertidumbres existentes en mayo, respecto de los costes de neutralización del pecio.

4.7

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

ADMINISTRACIONES PÚBLICAS	LIMPIEZA EN MAR	183,6
	LIMPIEZA EN TIERRA Y REGENERACIÓN AMBIENTAL	314,7
	NEUTRALIZACIÓN DEL PECIO	60,0
	AYUDAS	128,8
	OTROS	8,4
AFECTADOS PRIVADOS		100,0
TOTAL		**795,5**

5 <u>Acciones Judiciales</u>

5.1 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. Se mantienen imputados en la causa al Capitán del buque Prestige, al Jefe de Máquinas y al Primer Oficial. Por Auto de 9 de septiembre de 2003, dictado por la Audiencia Provincial de A Coruña, se acordó alzar la imputación del Delegado del Gobierno en Galicia y del Capitán Marítimo de A Coruña que, de esta forma, quedan fuera del proceso. Se mantiene, por el momento, la imputación del Director General de la Marina Mercante.

5.2 El Capitán del buque Prestige continúa en libertad bajo fianza de tres millones de euros, y está a disposición del Juzgado en el domicilio elegido por él mismo para su residencia, en la ciudad de Barcelona.

5.3 Con fecha 16 de mayo de 2003, el Reino de España interpuso demanda de responsabilidad civil contra la sociedad de clasificación American Bureau of Shipping ante el Tribunal de Distrito de Nueva York (Estados Unidos). Dicho proceso judicial se encuentra en trámite.

5.4 En base a los nuevos datos que se van obteniendo, se está estudiando el ejercicio de nuevas acciones judiciales frente a los sujetos que hayan podido incurrir en responsabilidades.

6. <u>Acciones Internacionales</u>

6.1 El accidente del "Prestige" ha hecho que la concertación internacional se haya revelado tan imprescindible como conveniente. El esfuerzo del Estado Español, por consiguiente, se ha continuado desplegando en un triple frente.

- Primero, bilateralmente, con contactos permanentes sostenidos con los otros dos países afectados, Francia y Portugal. También y de acuerdo al compromiso alcanzado en el último Comité Ejecutivo las autoridades españolas han propuesto sucesivas fechas, no aceptadas por las autoridades de Bahamas, para que pudieran tener acceso a todos los documentos y a

todos los testimonios solicitados. Las autoridades de Bahamas proponen como fecha más próxima la del 12 de noviembre de 2003. Tampoco ha faltado la intensificación del diálogo con muy diferentes países entre los que, en último término y por citar algunos, pueden mencionarse Dinamarca, Chipre o Letonia.

- Segundo, impulsando en el marco de la Unión Europea, la puesta en práctica de las medidas contenidas en los paquetes Erika I y II y aún completándolas en determinados sectores, como es bien conocido.

- Y tercero, multilateralmente, uniendo nuestros trabajos a los de los restantes miembros de la OMI, impulsando numerosas iniciativas concretadas en un total de 27 documentos ante los diversos órganos de la OMI y del FIDAC. Dentro de estas iniciativas cabe destacar algunas ya aprobadas como el establecimiento de un nuevo Dispositivo de Separación de Tráfico (DST) en Cabo Finisterre y de una nueva zona de notificación obligatoria de buques que naveguen por este DST y la adopción de un nuevo Protocolo al Convenio del Fondo-92, con límites de indemnización de 750 millones de DEG, ya ratificado por España.

6.2 Por otro lado, el Gobierno Español ha respondido favorablemente a la petición del PNUMA de colaboración en la reparación de los efectos del siniestro del buque “Tasman Spirit”.

7. <u>Real Decreto-Ley</u>

7.1 Las graves consecuencias ocasionadas por el siniestro del buque PRESTIGE y el gran número de personas físicas y jurídicas, públicas y privadas, que resultaron afectadas, dio lugar a la adopción de una serie de medidas económicas por parte del Gobierno de la Nación, con el fin de anticipar las indemnizaciones necesarias y resarcir a los perjudicados, evitando largos procesos de reconocimiento de indemnizaciones. En esta dirección se aprobó el Real Decreto Ley 4/2003, de 20 de junio, sobre actuaciones para el abono de indemnizaciones en relación con los daños ocasionados por el accidente del buque “Prestige”. En su virtud, el Gobierno de la Nación ofrece a los perjudicados por el siniestro la posibilidad de suscribir acuerdos para el cobro del importe total de las indemnizaciones, subrogándose la Administración General del Estado en cualesquiera derechos o acciones que pudieran corresponder a quienes suscriban los acuerdos.

7.2 A través de esta medida extraordinaria, el Gobierno garantiza a los afectados la total indemnización de sus daños y perjuicios a la que contribuirá la afectación íntegra de los fondos que reciba del FIDAC.