



**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
8 octubre 2003
Original: INGLÉS

SINIESTROS QUE AFECTAN AL FONDO DE 1992

PRESTIGE

Nota del Director

Resumen:

El petrolero *Prestige*, matriculado en las Bahamas, 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 su carga. Las secciones de proa y de popa, que yacen a una profundidad aproximada de 3 500 metros, contienen 13 300 toneladas y 900 toneladas estimadas de hidrocarburos respectivamente. Las autoridades españolas estudian varias opciones para extraer los hidrocarburos de los restos del naufragio.

Se emprendió una importante operación de limpieza frente a la costa con buques de España y otros nueve países europeos. Los hidrocarburos del *Prestige* afectaron a la costa atlántica desde Vigo en España hasta Brest en Francia, además de causar contaminación intermitente y ligera en las costas francesa e inglesa del Canal de la Mancha hasta el Estrecho de Dover. Han quedado afectados aproximadamente 1 900 km de litoral en España y Francia. Se han recogido en torno a 138 000 toneladas de desechos oleosos en España y unas 18 300 toneladas en Francia.

Los costes de limpieza en España, Francia y Portugal hasta fines de septiembre de 2003 se han calculado en €580 millones (£407 millones ^{<1>}). En el caso de que las autoridades españolas decidan extraer los hidrocarburos restantes de los restos del naufragio, los costes de estas operaciones podrían ser del orden de €50-200 millones (£36-142 millones), dependiendo del método empleado. Las pérdidas de los sectores de pesca y afines en España, principalmente a consecuencia de las vedas de pesca impuestas por las autoridades, se han calculado por los peritos del Fondo de 1992 en el orden de €2 millones (£44 millones). Cabe esperar que el nivel estimado preliminar de las reclamaciones del sector de turismo alcance los €50 millones (£36 millones) en España y en Francia.

La aseguradora P & I del propietario del buque y el Fondo de 1992 han establecido oficinas de reclamaciones en La Coruña (España) y Burdeos (Francia). Se ha recibido una serie de reclamaciones en esas oficinas.

<1>

La conversión de monedas en este documento se ha hecho sobre la base de los tipos de cambio al 8 de octubre de 2003.

La cuantía total de las reclamaciones derivadas del siniestro del *Prestige* rebasará considerablemente la cuantía total de indemnización disponible, 135 millones de Derechos Especiales de Giro, correspondientes a €171,5 millones (£120 millones). En mayo de 2003 el Comité Ejecutivo decidió que los pagos del Fondo de 1992 se limitasen de momento al 15% de la pérdida o daños de hecho sufridos por los respectivos demandantes, determinadas por los peritos contratados por el Fondo y la aseguradora. Dada la incertidumbre que queda en cuanto al nivel de reclamaciones admisibles, el Director no puede recomendar un aumento del nivel de pagos del Fondo de 1992.

Medidas que han de adoptarse: Decidir el nivel de los pagos del Fondo de 1992.

1 El siniestro

- 1.1 En noviembre de 2002, el buque tanque *Prestige* (42 820 AB), matriculado en las Bahamas, navegaba frente a la costa atlántica española en travesía de Letonia a Singapur. El buque transportaba 76 972 toneladas de fueloil pesado.
- 1.2 Durante la tarde del 13 de noviembre, a unos 30 km del Cabo Finisterre (Galicia, España) y con mal tiempo, el buque empezó a escorarse y a derramar hidrocarburos. Se calculó que el *Prestige* perdió hasta 1 000 toneladas de hidrocarburos en un principio, yendo a la deriva sin propulsión hacia la costa española. Fueron coronados por el éxito los intentos de sujetar un cabo de remolque al buque averiado, que para entonces iba a la deriva acercándose peligrosamente al Cabo Vilán.
- 1.3 A primeras horas del 15 de noviembre, cuando el *Prestige* estaba siendo remolcado al noroeste para alejarlo más de la costa española, se desprendió una sección del forro exterior del casco cercana al tanque de lastre no. 3 de estribor. Durante la tarde, el capitán notificó un aumento repentino de la fuga de hidrocarburos, indicando el fallo de los mamparos interiores y la rotura de los tanques de carga. El 19 de noviembre el buque finalmente se partió en dos y se hundió a unos 260 km 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. La rotura y hundimiento derramaron más carga, que se calcula en torno a 25 000 toneladas. Durante las semanas siguientes continuó la fuga de hidrocarburos de los restos del naufragio a un ritmo decreciente lento.
- 1.4 Se utilizó un vehículo sumergible teledirigido (ROV) francés para sellar y taponar temporalmente las fisuras y huecos de los restos del naufragio, a fin de reducir al mínimo las fugas de hidrocarburos. La operación parece haber tenido un éxito parcial en la medida en que disminuyó notablemente la cantidad de hidrocarburos que escapaban, lo que fue confirmado por la vigilancia aérea periódica emprendida por las autoridades españolas y portuguesas.
- 1.5 Debido a la naturaleza altamente persistente de la carga del *Prestige*, los hidrocarburos derramados fueron a la deriva con los vientos y las corrientes por mucho tiempo, cubriendo grandes distancias. Varias 'oleadas' de hidrocarburos contaminaron fuertemente las costas de Galicia (España), afectando a su litoral entre el Parque Nacional de las Islas Cíes cerca de Vigo y Ferrol a principios de diciembre. La removilización de los hidrocarburos varados y 'nuevas' varadas de petróleo cada vez más fragmentado y alterado por la intemperie continuaron desplazándose gradualmente al Golfo de Vizcaya y afectando a la costa de España (Galicia, Asturias, Cantabria, País Vasco), Francia (Aquitania, Poitou Charentes, País del Loira, Bretaña, y una pequeña parte de Normandía y Picardía), y el Reino Unido (las Islas Anglonormandas, Isla de Wight y una pequeña parte de Kent).
- 1.6 El *Prestige* estaba inscrito en la London Steamship Owners Mutual Insurance Association (London Club).

2 Operaciones de limpieza

España

- 2.1 Se inició inmediatamente en Galicia una respuesta a la contaminación por parte de la Sociedad Española de Salvamento y Seguridad Marítima, SASEMAR.
- 2.2 Tanto la Dirección General de Costas del Gobierno central como el gobierno regional de Galicia (Xunta de Galicia) participaron en la protección y limpieza del litoral, además de encargarse de los recursos costeros como las pesquerías y parques nacionales. En una etapa posterior también los gobiernos regionales de Asturias, Cantabria y País Vasco participaron en las operaciones de limpieza.
- 2.3 Se pidió asistencia a las autoridades competentes de Francia, Países Bajos y Reino Unido, así como a la Comisión Europea, en forma de equipo y naves de lucha contra la contaminación. Las primeras naves llegaron el 16 de noviembre y la flota creció poco a poco hasta más de 15 buques de 10 países.
- 2.4 Los mayores problemas encontrados por las naves y sus tripulaciones fueron las inclemencias del tiempo y la naturaleza altamente viscosa del petróleo. Sólo unos pocos buques consiguieron recobrar con éxito cantidades importantes de hidrocarburos después de haber permanecido flotando en el mar durante varias semanas. Además de aumentar la viscosidad, los hidrocarburos flotantes se fragmentaron en innumerables manchas de tamaño cada vez menor. Esto ocasionó problemas en la detección desde el aire y por lo tanto en la orientación de las naves para localizar hidrocarburos recuperables. Además, se emplearon embarcaciones atuneras de altura y de arrastre, mejilloneras con cuchara y barcos pequeños de pesca a lo largo de diferentes partes de las costas española y francesa para recoger los hidrocarburos de modo manual y mecánico.
- 2.5 Desde el principio mismo del siniestro, se intentó la protección de las costas mediante barreras. Coordinadas al principio por SASEMAR y a cargo de contratistas y cooperativas de pesca, se colocaron a la espera cantidades cada vez mayores de barreras y se desplegaron en las numerosas rías a lo largo de la costa española.
- 2.6 La limpieza de las orillas se limitó en un principio a los tramos de playas arenosas y anteplayas rocosas. Personal militar, asociaciones de pesca y voluntarios, apoyados por maquinaria para transportar los desechos oleosos de los parajes, emprendieron los trabajos predominantemente manuales.
- 2.7 Cuando pequeños fragmentos de petróleo y bolas de alquitrán impactaron repetidamente largos tramos de litoral arenoso a lo largo de la costa norte de España, se emplearon máquinas de limpieza de playas. En otros lugares se tamizó la arena con cribas para eliminar fragmentos de petróleo. También ha tenido lugar la limpieza natural por la acción de socavación del mar durante las tormentas de invierno, y mejoró mucho el estado de las zonas intermareales del litoral. Además, se emprendió la limpieza secundaria por medio del lavado a presión en zonas afectadas.
- 2.8 A fines de septiembre de 2003, se habían recogido unas 44 000 toneladas de desechos líquidos (mezclas de hidrocarburos y agua) con naves que operaban en España. La cifra correspondiente relativa a los desechos sólidos fue de 94 000 toneladas.
- 2.9 Continúan algunas operaciones de limpieza menores.

Francia

- 2.10 Las autoridades francesas se encargaron de la coordinación de las operaciones de recuperación en el mar a principios de enero de 2003. Una flota de 16 naves, incluidas naves especializadas en recuperación de Alemania, España, Francia, Noruega y Países Bajos, todavía efectuaba operaciones en el Golfo de Vizcaya el 27 de enero, pese a las reducidas cantidades de hidrocarburos susceptibles de recuperación. A mediados de abril, la mayoría de los buques

especializados en recuperación habían dejado de faenar, si bien unas 20 embarcaciones pequeñas de pesca se dedicaron a recuperar el petróleo flotante cercano a la orilla y a recoger el petróleo embarrancado en los bancos de arena a la entrada de la laguna de Arcachón (cerca de Burdeos, Francia).

- 2.11 La mayor parte del litoral afectado en Francia se compone de arena compacta, que es relativamente fácil de limpiar, tanto manual como mecánicamente. En mayo de 2003 los hidrocarburos fragmentados, que hasta entonces se limitaban a una zona que se extendía desde la frontera española hasta el Estuario de Gironde, afectaron al litoral oeste y norte de Finisterre (Bretaña).
- 2.12 A fines de septiembre de 2003, se habían recogido unas 1 300 toneladas de desechos líquidos con naves de pesca y buques de respuesta especializados, mientras que unas 17 000 toneladas de desechos sólidos se habían recogido del litoral francés.
- 2.13 Continúan algunas operaciones de limpieza menores.

3 Impacto del derrame

España

- 3.1 La costa de Galicia, que es una de las zonas pesqueras más ricas de Europa, ha quedado extremadamente perjudicada por el siniestro. El impacto ha sido menor en Asturias, Cantabria y País Vasco. Poco después del siniestro se implantaron zonas de veda de pesca, prohibiendo casi toda la pesca a lo largo de un 90% de la costa y entrando de 8 a 10 millas en el mar. Esas vedas causaron un impacto económico generalizado a miles de personas dedicadas a la pesca y actividades afines. Algunas vedas cubrían zonas no afectadas por los hidrocarburos del *Prestige*.
- 3.2 También se han impuesto vedas en Asturias, Cantabria y País Vasco, aunque algunas eran a escala limitada y no afectaban a todas las especies ni a todos los tipos de pesca. Es más, la actividad pesquera de estas regiones es menos importante económicamente durante el periodo de noviembre a abril, debido a factores estacionales y cierres relacionados con la gestión de las poblaciones de peces.
- 3.3 En abril de 2003 quedaban vedas de pesca solamente en cuatro zonas del norte de Galicia. A principios de octubre se habían levantado todas las vedas restantes.
- 3.4 Las vedas de pesca no cubrían la acuicultura, aunque este sector ha sido afectado por la contaminación. Existe una importante industria de cría del rodaballo en tanques en tierra abastecidos con agua de mar traída por tomas subsuperficiales. En Galicia varias piscifactorías importantes están situadas en zonas altamente contaminadas, aunque la mayoría ha adoptado medidas para impedir que el petróleo entre en los tanques de cría, de modo que pudieron continuar funcionando. Sin embargo, pese a estos esfuerzos, en una de las piscifactorías más pequeñas se destruyeron peces por orden de las autoridades sanitarias.
- 3.5 La principal actividad de acuicultura en Galicia es la cría del mejillón en bateas. Aunque ninguna de las bateas fue afectada directamente por los hidrocarburos, se ha notificado una reducción de la demanda.
- 3.6 Aunque la cría de moluscos en parques privados en zonas intermareales no fue objeto de vedas, algunas zonas han quedado físicamente embadurnadas de petróleo y los propietarios han notificado que las plantas depuradoras se negaban a aceptar sus productos, cerrando en efecto sus mercados. Se tiene entendido que la industria del mejillón puede presentar una reclamación importante relativa a los retrasos en las ventas y a la confianza del mercado.
- 3.7 Una pequeña parte de las plantas depuradoras y acuarios de Galicia, que dependen de un suministro regular de agua de mar limpia, cerraron ya sea a consecuencia de la contaminación efectiva o percibida de sus tomas o bien debido al suministro limitado de productos marinos

derivado de las vedas de pesca. Se notificó que en algunas de estas instalaciones los peces sufrieron una elevada mortalidad a consecuencia de estas dificultades.

- 3.8 Las pérdidas del sector de pesca de España han sido estimadas por los peritos contratados por el London Club y el Fondo de 1992 en unos €62 millones (£44 millones).
- 3.9 Las costas de Galicia, Asturias, Cantabria y País Vasco brindan atractivos destinos turísticos a las personas que buscan actividades al aire libre y alimentos de origen marino de alta calidad. La región afectada es particularmente popular en el mercado nacional pero no cuenta con un gran perfil comercial entre los turistas extranjeros, comparados a los de otras partes de España continental.
- 3.10 De un análisis preliminar de las estadísticas facilitadas por varios órganos de turismo de la zona afectada queda claro que las empresas de turismo han sufrido una baja en 2003. La dificultad que se presenta consiste en identificar el nivel de esa baja que se debe al siniestro del *Prestige* ya que es necesario considerar otra serie de factores, tales como una baja general de los viajes (particularmente de algunos mercados extranjeros) debido al temor del terrorismo, la alarma del SARS, la ralentización de la economía europea y el impacto de la oleada de calor por toda Europa, que tornaron menos atractivas algunas zonas del interior y elevaron el número de visitantes a destinos del norte de Europa.
- 3.11 Se espera disponer de estadísticas más precisas en un futuro próximo, una vez se hayan recogido datos relativos a la temporada de turismo. En este momento se estima que las reclamaciones de este sector en España podrían ascender hasta un total de €50 millones (£36 millones).

Francia

- 3.12 El impacto en las pesquerías de Francia ha sido bastante limitado. El 5 de enero de 2003 las autoridades francesas impusieron una prohibición a la venta de marisco, sobre todo ostras, de la laguna de Arcachón debido a la presencia de hidrocarburos a la entrada de la misma. Sin embargo, sobre la base de los análisis de muestras del agua de mar, pescado y marisco, que confirmaron que los niveles de hidrocarburos de petróleo se encontraban dentro de los límites aceptables, la veda fue levantada el 15 de enero de 2003.
- 3.13 Se prevé que el mayor impacto potencial en Francia será en el sector del turismo, ya que la costa atlántica sur se destaca por sus playas de arena. Cuenta con hoteles y otros alojamientos con servicios, viviendas secundarias, alojamientos con autoabastecimiento, y campamentos.
- 3.14 Los factores mencionados en el párrafo 3.10 arriba son también pertinentes para evaluar el nivel de reclamaciones que cabe esperar en Francia. Un análisis de las cifras nacionales frente a las de la zona afectada debería ayudar a aislar los efectos del propio siniestro. Por el momento se estima que las reclamaciones del sector turístico en Francia podrían ascender a un total de €50 millones (£36 millones). Una vez más, se espera disponer de más detalles una vez se hayan recogido datos relativos a la temporada de turismo.

Portugal

- 3.15 No se ha notificado la presencia de hidrocarburos en la costa de Portugal. Tampoco ha habido indicios de un impacto importante en las pesquerías portuguesas, el turismo y otros recursos económicos.

Reino Unido

- 3.16 El Organismo Marítimo y Costero (MCA) del Reino Unido ha notificado que han quedado varados hidrocarburos en las Islas Anglonormandas, las costas meridionales de la Isla de Wight y en Ramsgate en Kent. Las muestras analizadas por cuenta del MCA corresponden con las muestras recogidas en Francia y analizadas por el laboratorio nacional francés. Como la dactiloscopia química de las muestras recogidas en el Reino Unido es casi idéntica a la de los

hidrocarburos del *Prestige*, el MCA tiene casi la certeza de que los hidrocarburos varados proceden del *Prestige*.

4 Extracción de los hidrocarburos de los restos del naufragio

- 4.1 El Estado español ha creado un Comité científico para estudiar las diversas posibilidades de afrontar los restos del naufragio. Este Comité concluyó que existen dos posibles soluciones, a saber la extracción por bombeo del fuel que queda en los restos del naufragio y el confinamiento del buque en una estructura de cemento o acero.
- 4.2 Además, se creó un Comité Técnico Internacional bajo la coordinación de la empresa petrolera española Repsol YPF. Este Comité examinó tres métodos posibles: llenar bolsas-lanzadera en el fondo del mar mediante tubos que penetren en los tanques del buque hundido y hacerlos flotar a la superficie; soltar y atrapar el petróleo en una marquesina construida sobre los restos del naufragio para su extracción posterior; y bombear el petróleo de los tanques del buque a la superficie mediante tuberías.
- 4.3 El Comité propuso también un programa de trabajo que entraña el comienzo de la extracción del petróleo al final del verano de 2003 mediante bolsas-lanzadera. Simultáneamente a esta operación, se realizarían trabajos de proyecto para la solución de la marquesina, en caso de que el método de las bolsas-lanzadera no funcionase satisfactoriamente. También se proyectaría y comprobaría/simularía el método de bombeo, en caso de que no resultasen viables las otras dos soluciones.
- 4.4 Bajo el control de REPSOL YPF, se empleó el equipo utilizado en la industria de producción petrolera mar adentro para establecer reservas de petróleo en depósitos submarinos para determinar la cantidad de hidrocarburos que quedaba en los tanques del buque hundido. A consecuencia de estos trabajos, la cantidad de hidrocarburos que queda en el buque hundido se ha estimado ahora en 13 300 toneladas en la sección de proa y 900 toneladas en la sección de popa.
- 4.5 Se han efectuado frente a Marsella y en el buque hundido pruebas de las bolsas-lanzadera que se han de emplear para hacer flotar el petróleo a la superficie del mar. Se prevé que las operaciones de extracción de hidrocarburos con las bolsas-lanzadera se intentarán a principios de 2004, cuando se puede esperar mejor tiempo.

5 Oficinas de Reclamaciones

- 5.1 Previendo un gran número de reclamaciones, y tras consultar con las Autoridades españolas, el London Club y el Fondo de 1992 han establecido una Oficina de Reclamaciones en La Coruña (España). La oficina, que tiene cuatro empleados, empezó a funcionar el 20 de diciembre de 2002.
- 5.2 Tras consultar con el Gobierno francés, el Fondo de 1992 y el London Club han establecido una Oficina de Reclamaciones en Burdeos (Francia), que abrió el 17 de marzo de 2003. Dos empleados atienden esta oficina.

6 Reclamaciones de indemnización

España

- 6.1 Al 8 de octubre de 2003 la Oficina de Reclamaciones de La Coruña había recibido 321 reclamaciones por un total de €530 millones (£376 millones). Una de estas reclamaciones por €31,6 millones (£93 millones), ha sido hecha por un grupo de 58 asociaciones de Galicia, Asturias y Cantabria que representan a 13 600 pescadores y mariscadores.
- 6.2 El 2 de octubre de 2003 el Gobierno español presentó una reclamación de €383,7 millones (£272 millones) relativa a los costes contraídos hasta el final de julio de 2003 respecto a operaciones de limpieza en el mar y en tierra, pagos de indemnización a pescadores y

mariscadores hechos por el Gobierno Central, desgravación fiscal a empresas afectadas por el derrame, costes de administración y costes relativos a campañas publicitarias. Se esperan nuevas reclamaciones del Gobierno español.

6.3 El cuadro a continuación presenta un desglose de los diferentes tipos de reclamaciones:

| Tipo de reclamación | No. de reclamaciones | Cuantía reclamada € |
|---|----------------------|---------------------------------------|
| Daños materiales | 125 | 2 123 474 |
| Limpieza (municipios) | 16 | 4 060 874 |
| Limpieza (Gobierno español) | 1 | 311 119 547 |
| Maricultura | 7 | 2 394 082 |
| Pesca y marisqueo | 82 | 132 339 042 |
| Pesca y marisqueo (Gobierno español) ^{<1>} | | 32 265 680 |
| Turismo (demandantes privados) | 2 | 113 876 |
| Turismo (Gobierno español) | | 3 867 707 |
| Elaboradores/vendedores de pescado | 56 | 4 926 825 |
| Varios (demandantes privados) | 32 | 515 933 |
| Varios (Gobierno español) | | 36 480 002 |
| Total | 321 | 530 207 042 (£376 millones) |

Francia

6.4 La Oficina de Tramitación de Reclamaciones de Burdeos ha recibido una serie continua de consultas de demandantes potenciales y se han distribuido modelos de reclamaciones cuando corresponde. La mayoría de las consultas procedían de personas dedicadas al cultivo y comercialización de ostras.

6.5 Al 8 de octubre de 2003, se habían recibido 123 reclamaciones por un total de €3,2 millones (£2,3 millones). Un reducido número de municipios de Finisterre han presentado o expresaron la intención de presentar reclamaciones por limpieza. El cuadro a continuación presenta un desglose de los diferentes tipos de reclamaciones.

| Tipo de reclamación | No. de reclamaciones | Cuantía reclamada € |
|------------------------------------|----------------------|-------------------------------------|
| Daños materiales | 1 | 20 000 |
| Limpieza | 5 | 306 292 |
| Maricultura | 97 | 540 575 |
| Marisqueo | 2 | 19 889 |
| Embarcaciones de pesca | 1 | 18 470 |
| Turismo | 16 | 2 269 458 |
| Elaboradores/vendedores de pescado | 0 | 0 |
| Varios | 1 | 8 400 |
| Total | 123 | 3 183 084 (£2,3 millones) |

<1> Esta reclamación se refiere a los pagos de indemnización de las autoridades españolas a pescadores y mariscadores. Parte de esta reclamación coincide con reclamaciones de la pesca y el marisqueo presentadas directamente a la Oficina de Reclamaciones.

Portugal

- 6.6 Se esperan también reclamaciones respecto a la limpieza y medidas preventivas en Portugal. Las autoridades portuguesas no han presentado ninguna reclamación hasta la fecha pero han indicado que los costes de limpieza ascienden a unos €2,6 millones (£1,8 millones).

Reino Unido

- 6.7 Dependiendo si mucho más petróleo alcanza el litoral del Reino Unido, el Gobierno y autoridades municipales de este país tal vez presenten una reclamación por costes resultantes de la limpieza que se efectúe en las costas del Reino Unido.

7 Contactos con los Gobiernos

- 7.1 El Gobierno español ha designado un Comisario para coordinar todas las actividades relativas al siniestro.
- 7.2 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 de los Gobiernos Regionales de Galicia, Asturias, Cantabria y País Vasco.
- 7.3 El Director y el Jefe del Departamento de Reclamaciones han celebrado conversaciones con el Vicepresidente del Gobierno español, el Comisario mencionado arriba, el Viceministro de Finanzas, el Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación y el Abogado General del Estado, así como con el Ministro de Pesca del Gobierno Regional (Xunta) de Galicia. 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, otras autoridades de la región y el Fondo de 1992.
- 7.4 También se han celebrado conversaciones entre el Gobierno francés y el Director y el Jefe del Departamento de Reclamaciones sobre la tramitación de reclamaciones y cuestiones afines.

8 Pagos y otra asistencia financiera de las autoridades españolas

- 8.1 El Gobierno español y las autoridades regionales han estado efectuando pagos de unos €40 (£26) por día a todos aquellos directamente afectados por las vedas de pesca. Comprenden mariscadores, pescadores de bajura y trabajadores conexos en tierra con alta dependencia de los caladeros cerrados, tales como vendedores de pescado, reparadores de redes y empleados de cooperativas de pesca, lonjas del pescado y fábricas de hielo. Algunos de estos pagos se han incluido en reclamaciones subrogadas de las autoridades españolas en virtud del artículo 9.3 del Convenio del Fondo de 1992, y se espera que se presentarán en un futuro próximo nuevas reclamaciones subrogadas.
- 8.2 El Gobierno español ha prestado ayuda también a otras personas y empresas afectadas por el derrame de hidrocarburos en forma de dispensas de los pagos de la seguridad social.
- 8.3 El Estado español ha puesto a disposición de las víctimas de la contaminación facilidades de crédito por un total de €100 millones (£71 millones), que se pueden incrementar. Se facilitan préstamos a través del Instituto de Crédito Oficial (ICO), organismo financiero del Estado. La Delegación o Subdelegación del Gobierno en las zonas afectadas determina la cuantía de un préstamo, que sólo se puede conceder respecto a los daños materiales y los costes de restauración. El Estado español ha pedido al Fondo de 1992 que le asista en la evaluación de las pérdidas o daños sufridos por los solicitantes de préstamos. Como los daños objeto de solicitud de préstamos llegarán a formar la base de las reclamaciones contra el Fondo, ya sea directamente o por subrogación, el Fondo ha acordado asistir al Estado español en el desempeño de esas valoraciones.

- 8.4 Al 8 de octubre de 2003, la Oficina de Reclamaciones de La Coruña había recibido solicitudes de evaluación de las pérdidas de 41 solicitantes de préstamos por un total de €250 351 (£178 000). Los documentos presentados han sido examinados por los peritos del Club y del Fondo, pero en la mayoría de los casos ha sido necesario pedir más información para permitir llevar a cabo una evaluación. Se han evaluado treinta y seis solicitudes preliminarmente en un total de €2 937 (£59 000).
- 8.5 En junio de 2003 el Gobierno español aprobó la legislación en forma de un Real Decreto-Ley que facilita una consignación de €60 millones (£113 millones) para indemnizar íntegramente a las víctimas de la contaminación. En virtud de este Decreto el Gobierno español adquirirá por subrogación los derechos de aquellas víctimas que decidan reclamar conforme a esta legislación. Para recibir indemnización los demandantes deben renunciar al derecho a reclamar indemnización de cualquier otra forma en relación con el siniestro del *Prestige* y transferir sus derechos de indemnización al Gobierno español. El Decreto prevé que la evaluación de las reclamaciones se efectuará según los criterios empleados para aplicar los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992. Todavía no se ha decidido el procedimiento para la evaluación de las reclamaciones presentadas en virtud de este Real Decreto.

9 Responsabilidad del propietario del buque

La cuantía de limitación aplicable al *Prestige* conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 es aproximadamente de 18,9 millones de DEG o €2 777 986 (£16,2 millones). El 28 de mayo de 2003 el propietario del buque depositó €2 777 986 (£16,2 millones) en el juzgado de lo penal de Corcubión (España) con el fin de constituir el fondo de limitación.

10 Investigaciones sobre la causa del siniestro

- 10.1 Un juzgado de Corcubión en España está llevando a cabo una investigación sobre la causa del siniestro en el contexto de un proceso penal. El juzgado investiga el papel del capitán del *Prestige* y de un funcionario que participó en la decisión de no permitir que el buque entrase en un puerto de refugio en España.
- 10.2 La Comisión Permanente de Investigación de Siniestros Marítimos, bajo la autoridad del Ministerio español de Infraestructura y Obras Públicas, está reuniendo la información necesaria para poder emitir un informe sobre el siniestro del *Prestige*. Dada la envergadura del mismo, la investigación tardará algún tiempo en concluirse.
- 10.3 En cuanto a Francia, un juez de instrucción de Brest está llevando a cabo una investigación penal sobre la causa del siniestro.
- 10.4 El Fondo de 1992 sigue estas investigaciones a través de sus abogados españoles y franceses.

11 Acciones judiciales en España

Novcientos sesenta y nueve demandantes que supuestamente han sufrido pérdidas a consecuencia del siniestro se han unido a los procedimientos judiciales en el juzgado de Corcubión (España). No se han facilitado al juzgado detalles de las pérdidas. Algunos de estos demandantes han presentado reclamaciones en la Oficina de Reclamaciones de La Coruña.

12 Acciones judiciales en Francia

- 12.1 A petición de varias comunas, el Tribunal Administrativo de Burdeos ha designado peritos para determinar el alcance de la contaminación en varias localidades de la zona afectada. Los peritos del Tribunal han mantenido una serie de reuniones.
- 12.2 En julio de 2003 cinco ostricultores comenzaron un procedimiento sumario contra el propietario del buque, el London Club y el Fondo de 1992 en el Tribunal de Comercio de Marennes

solicitando pagos provisionales de cuantías por un total aproximado de €400 000 (£284 040). Está prevista una audiencia para noviembre de 2003.

13 Acciones judiciales en los Estados Unidos

- 13.1 El Estado español ha entablado acción judicial contra la American Bureau of Shipping (ABS), la sociedad de clasificación del *Prestige*, en el Tribunal federal de primera instancia de Nueva York solicitando indemnización por todos los daños causados por el siniestro, que se estima excederán de US\$700 millones (£422 millones). El Estado español ha sostenido entre otras cosas que la ABS ha sido negligente en la inspección del *Prestige* y no ha detectado corrosión, deformación permanente, materiales defectuosos y fatiga en el buque, y ha sido negligente al conceder la clasificación.
- 13.2 ABS ha negado la alegación hecha por el Estado español y a su vez ha entablado acción judicial contra el Estado argumentando que, si el Estado sufrió daños, ello fue causado en su totalidad o en parte por su propia negligencia. ABS ha hecho una contrademanda y ha solicitado que se ordene al Estado a indemnizar a la ABS por cualquier cuantía que ABS esté obligada a pagar en virtud de toda sentencia contra ella en relación con el siniestro del *Prestige*.
- 13.3 Las autoridades regionales del País Vasco han entablado acción judicial contra la ABS en el Tribunal federal de primera instancia de Houston, Texas, reclamando indemnización por costes de limpieza y pagos efectuados a personas y empresas por US\$50 millones (£30 millones). Las autoridades han argumentando entre otras cosas que ABS había incumplido su deber de inspeccionar suficientemente el *Prestige* y había clasificado el buque como navegable cuando no lo era.

14 Cuantía máxima disponible en virtud del Convenio del Fondo de 1992

- 14.1 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 Derechos Especiales de Giro (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.
- 14.2 En su 2ª sesión, en octubre de 1997, 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 adoptaba 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 reconoció explícitamente que el Comité Ejecutivo adoptaría las decisiones sobre la fecha para la conversión.
- 14.3 Siguiendo los mismos principios con respecto al siniestro del *Prestige*, el Comité Ejecutivo decidió en su 20ª sesión en febrero de 2003 que la conversión de 135 millones de DEG a Euros se haría sobre la base del valor de esa moneda con referencia al DEG en la fecha de la aprobación del Acta de las Decisiones del Comité Ejecutivo de dicha sesión, es decir el 7 de febrero de 2003 (documento 92FUND/EXC.20/7, párrafo 3.4.66).
- 14.4 El tipo de cambio el 7 de febrero de 2003 era 1 Euro = 0,78707700 DEG. Por consiguiente 135 millones de DEG corresponden a €171 520 703 (£122 millones)

15 Nivel de los pagos*Examen por el Comité Ejecutivo en febrero de 2003*

- 15.1 El Comité Ejecutivo estudió el nivel de los pagos respecto al siniestro del *Prestige* en su 20ª sesión, celebrada en febrero de 2003 (documento 92FUND/EXC.20/7, párrafos 3.4.42 - 3.4.62).
- 15.2 A diferencia de casos anteriores, el asegurador del *Prestige*, la London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Ltd (London Club), no ha acordado efectuar pagos hasta la cuantía de limitación del propietario del buque. En la sesión del Comité Ejecutivo de febrero de 2003 el representante del London Club llamó la atención del Comité sobre la asesoría que había recibido de sus asesores jurídicos en España, que indicaba que si el Club efectuase pagos a los demandantes de conformidad con las prácticas que se han seguido en el pasado, era muy probable que los tribunales españoles no tuviesen en cuenta tales pagos cuando el propietario del buque estableciese el fondo de limitación y, como consecuencia, el Club podría terminar pagando el doble de la cuantía de limitación. El representante del London Club manifestó que, pese a prolongadas conversaciones entre los asesores jurídicos del Club y los abogados que representan al Estado español, el Club no estaba seguro de que se pudiese evitar una situación de doble pago, lo que obligaría al Club a depositar el fondo de limitación en un tribunal competente de España o Francia, y reconocía que esto podría dar lugar a que no hubiese fondos disponibles para el pago de reclamaciones durante varios años.
- 15.3 Varias delegaciones aceptaron que el Fondo de 1992 no podía obligar al London Club a que efectúe pagos de indemnización sin que el Club tenga la garantía de que no se le exigirá pagar el doble de la cuantía de limitación. A juicio de dichas delegaciones, sería necesario por consiguiente que el Fondo efectúe pagos desde el principio, ya que lo primordial es resolver los problemas de las víctimas de daños ocasionados por contaminación. Se señaló que, si el Fondo de 1992 se alejase de la práctica anterior de no pagar reclamaciones antes de que el asegurador haya pagado su cuantía de limitación, el Fondo sólo podría pagar hasta 135 millones de DEG, menos la cuantía de limitación del propietario del buque de conformidad con el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.
- 15.4 El Comité Ejecutivo consideró que no era posible en esta coyuntura hacer una evaluación significativa de la magnitud del total de las cuantías de las reclamaciones reconocidas derivadas del siniestro del *Prestige*. Habida cuenta de esta incertidumbre, el Comité decidió que la autorización del Director para efectuar pagos permaneciera por ese momento limitada a los pagos provisionales en virtud del artículo 7.9 del Reglamento interior (documento 92/FUND/EXC.20/7, párrafo 3.4.61).

Examen por el Comité Ejecutivo en mayo de 2003

- 15.5 El Comité Ejecutivo había examinado de nuevo el nivel de los pagos en su 21ª sesión de mayo de 2003. Las deliberaciones se recogen en el Acta de las Decisiones de la sesión (documento 92/FUND/EXC.21/5, párrafos 3.2.23-3.2.40).
- 15.6 Las delegaciones española y francesa estimaron que las pérdidas totales en sus países eran €662-677 millones y €104-193 millones respectivamente, es decir un total de €766-870 millones (£547-621 millones).
- 15.7 Las delegaciones española y francesa recalcaron que estas cifras eran estimaciones preliminares y que había una gran incertidumbre en especial en lo que respecta a las pérdidas potenciales en el sector del turismo.
- 15.8 El Director mencionó que las autoridades españolas no habían tenido en cuenta las pérdidas en el sector del turismo, pero que había considerado, a la luz de las estimaciones de los expertos del Fondo, que se deberían reservar unos €40 millones por pérdidas posibles en dicho sector en España. El Director manifestó su preocupación con respecto al cálculo de los costes de las

operaciones relacionadas con los restos del naufragio efectuado por la delegación española, teniendo presente que todavía se tenía que adoptar una decisión con respecto al método que se ha de utilizar. Habida cuenta de estas incertidumbres, el Director consideró que sería prudente incluir una cuantía adicional de €100 millones (£71 millones) para conceder un margen de seguridad suficiente, lo que arroja una cifra total con respecto al siniestro de alrededor de €1 000 millones (£709 millones). El Director señaló que basándose en esta cifra global se podría establecer el nivel de pagos alrededor de un 17%. No obstante, manifestó la opinión de que sería necesario establecer todo nivel de pagos en una cifra redonda y por consiguiente consideró que si el Comité tuviese que decidir con respecto a un nivel de pagos, tal nivel debería establecerse al 15% de las pérdidas o daños realmente sufridos por los demandantes respectivos. Reconoció que el nivel de pagos del 15% era muy bajo y sugirió que el Comité decidiese si un nivel tan bajo era significativo. Indicó que era probable que para principios del otoño de 2003 desapareciese, o por lo menos disminuyese, parte de las incertidumbres en relación con el nivel de pagos, lo que podría permitir aumentar el nivel de pagos en la sesión del Comité de octubre de 2003.

- 15.9 La mayoría de las delegaciones apoyaron la propuesta del Director por un nivel de pagos al 15%. Al respaldar esta propuesta, algunas delegaciones reconocieron que el 15% representaba un nivel muy bajo de pagos pero que, sin embargo, podía contribuir a aliviar las dificultades financieras, sobre todo en el caso de las pequeñas empresas.
- 15.10 Algunas delegaciones propusieron que se autorizase al Director a incrementar el nivel de pagos en la medida en que éste considerase que era seguro hacerlo. El Director señaló que, habida cuenta de la importancia de esta cuestión, consideraba que el nivel de pagos debería decidirlo el Comité, y no el Director.
- 15.11 El Comité Ejecutivo decidió que el nivel de pagos del Fondo de 1992 debería limitarse, por el momento, al 15% de la pérdida o el daño realmente sufridos por los demandantes respectivos según las evaluaciones de los expertos contratados por el Fondo y por el London Club (documento 92 FUND/EXC.21/5, párrafo 3.2.32).
- 15.12 El Comité Ejecutivo decidió además que, habida cuenta de las circunstancias particulares del caso del *Prestige*, el Fondo de 1992 debería efectuar pagos a los demandantes, aunque el London Club no debería pagar indemnización directamente a los demandantes (documento 92FUND/EXC.21/5, párrafo 3.2.34).
- 15.13 El Director puntualizó que, en el caso de un siniestro de la magnitud y complejidad del siniestro del *Prestige*, sólo se podían conseguir progresos si mantuviese una estrecha cooperación entre los Gobiernos de los Estados interesados y entre esos Gobiernos y el Fondo de 1992. Se refirió al gran valor de la cooperación entre el Gobierno francés y el Fondo en el caso del *Erika*. Esperaba que continuasen las conversaciones entre los Gobiernos español, francés y portugués con el objeto de hallar soluciones innovadoras para facilitar los pagos. Añadió que, si lo deseasen los Gobiernos interesados, la Secretaría del Fondo se complacería en prestar asistencia en tales conversaciones.

Análisis del Director sobre la situación actual

- 15.14 En octubre de 2003 el Gobierno español informó al Director que había estimado el total de los costes del siniestro en lo que se refiere a España como sigue:

| | |
|--|--|
| Pesca y marisqueo | €29 millones |
| Otras empresas privadas | €100 millones |
| Limpieza en el mar | €84 millones |
| Limpieza en la costa | €15 millones |
| Extracción de los restos del naufragio | €60 millones |
| Otras pérdidas | €8 millones |
| Total | €795 millones (£564 millones) |

- 15.15 El Gobierno francés informó al Director que las estimaciones preliminares facilitadas en la sesión de mayo de 2003 eran aún válidas tal como figuran a continuación:

| | |
|-------------------------|---|
| Limpieza | €8 millones |
| Turismo | €1-100 millones |
| Pesca y maricultura | €6 millones |
| Daños al medio ambiente | €9 millones |
| Total | €104-193 millones (£74-137 millones) |

- 15.16 Los costes respecto a Portugal han sido estimados por las autoridades portuguesas en €2,6 millones (£1,8 millones).
- 15.17 Basándose en las cifras facilitadas por los Gobiernos español, francés y portugués, los costes totales del siniestro pueden estimarse aproximadamente en €90 millones (£703 millones). Con todo, el Director abriga todavía preocupaciones acerca de las cifras del Gobierno español respecto a los costes de las operaciones relativas a los restos del naufragio, teniendo en cuenta que no se ha adoptado una decisión sobre el método a emplear. El Director cree que sería prudente incluir una cuantía adicional de €100 millones (£71 millones) para dar un margen de seguridad suficiente, dando una cifra total de €100 millones (£781 millones).
- 15.18 Dada la incertidumbre que queda en cuanto al nivel de las reclamaciones admisibles, el Director se ve imposibilitado de proponer un aumento del nivel de los pagos por encima del 15% de la pérdida o daños sufridos por los respectivos demandantes.

16 Financiación de los pagos de indemnización

- 16.1 En su sesión celebrada el 8 y 9 de mayo de 2003 el Consejo Administrativo, actuando en nombre de la Asamblea, consideró si se han de recaudar contribuciones para su pago durante el segundo semestre de 2003 a fin de permitir al Fondo de 1992 efectuar pagos puntuales de indemnización o si dichos pagos se han de financiar mediante préstamos de otros Fondos de Reclamaciones Importantes o del Fondo General. Habida cuenta del importante superávit en el Fondo de Reclamaciones Importantes del *Nakhodka* del Fondo de 1992, el Consejo Administrativo decidió, como proponía el Director, que los pagos de indemnización y los gastos relativos al siniestro del *Prestige*, superiores a los 4 millones de DEG pagaderos del Fondo General, sean financiados respecto al periodo hasta el 1 de marzo de 2004 mediante préstamos del Fondo de Reclamaciones Importantes del *Nakhodka* del Fondo de 1992 y, si fuera necesario, del Fondo General o del Fondo de Reclamaciones Importantes del *Erika*. Se tomó nota de que tales préstamos serían reembolsados con intereses conforme a la práctica establecida (documento 92FUND/A/ES.7/7, párrafo 5.14).
- 16.2 El Director ha presentado una propuesta a la Asamblea para su consideración en su sesión de octubre de 2003 relativa a la recaudación de contribuciones respecto al siniestro del *Prestige* (documento 92FUND/A.8/20)

17 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) decidir el nivel de los pagos de indemnización; y
- c) dar al Director las instrucciones que estime apropiadas respecto a la tramitación de este siniestro y de las reclamaciones derivadas del mismo.

ANEXO



El litoral de España, Francia y el Reino Unido fueron afectados en diversos grados por el siniestro del Prestige