



TERCER ANIVERSARIO DEL SINIESTRO DEL BUQUE PRESTIGE

El 13 de noviembre de 2002, el buque tanque *Prestige*, matriculado en las Bahamas, que transportaba 77.000 toneladas de fueloil pesado, empezó a escorarse y a derramar hidrocarburos a unos 50 km del Cabo Touriñán. El 19 de noviembre el buque se partió en dos y se hundió a unos 240 km. de Cabo Fisterra, a la altura de las Islas Cíes.

A tres años del accidente y hundimiento del buque *Prestige*, se actualizan en este informe las principales actuaciones desarrolladas por el Ejecutivo Español a raíz de la catástrofe en lo que se refiere a los aspectos más relevantes.

1. MEDIDAS ECONÓMICAS: PAGO DE INDEMNIZACIONES

La cantidad de que disponía el Instituto de Crédito Oficial para los pagos por el *Prestige*, según el Real Decreto-Ley 4/2003 de 20 de junio, era de 75 millones de euros, procedentes de un anticipo efectuado por el FIDAC y otros ingresos procedentes de mecanismos de financiación especial.

Esta cantidad estaba prácticamente agotada a principios del año pasado 2004, cuando aún quedaba por pagar un considerable número de indemnizaciones y de gastos ocasionados por la catástrofe.

Ante esta necesidad, el Gobierno aprobó el Real Decreto Ley 4/2004, que dotaba de fondos presupuestarios suficientes y reales el pago de las indemnizaciones y gastos ocasionados por el *Prestige*. Este R. D. Ley dotó al ICO de 249,5 millones de euros para proceder al pago y además creó un fondo adicional de reparación de 3 millones de euros para compensar posibles pérdidas sufridas en el año 2004 por titulares de actividades de pesca, marisqueo y agricultura.



PROCEDIMIENTOS INDEMNIZATORIOS

1. Estimación objetiva. Afectados que recibieron ayudas directas al producirse el accidente: armadores, tripulantes, mariscadores, rederos, trabajadores de lonjas y cofradías, y comercializadores de primer nivel. A este proceso se han acogido más del 90% de afectados de estos grupos y ya ha finalizado. Este sistema ha supuesto el pago de **87,7 millones de euros** a un total de 19.494 afectados.
2. Estimación directa. Resto de reclamaciones. Se presentaron 975 reclamaciones que han de ser evaluadas individualmente por el Consorcio de Compensación de Seguros. Actualmente el 80% de estas reclamaciones ya están peritadas y se está procediendo al pago.
3. Convenios con Administraciones Públicas. El pasado 21 de mayo se firmaron los primeros convenios de indemnización ayuntamientos y diputaciones gallegas afectados por la catástrofe del *Prestige*. A día de hoy el **Gobierno ha firmado convenios indemnizatorios con todas las Administraciones Públicas afectadas, por valor de cerca de 145 millones de euros, a excepción única de cuatro ayuntamientos gallegos afectados.**

GALICIA: Por convenio, la Xunta de Galicia ha recibido 45.433.489 euros de indemnización y los Ayuntamientos y Diputaciones afectadas, 7.779.398 euros.

ASTURIAS: El Principado de Asturias ha firmado convenio de indemnización por valor de 3.441.593 euros. Los Ayuntamientos asturianos afectados han recibido por su parte 1.620.274 euros.

CANTABRIA: El Gobierno Cántabro ha firmado convenio de indemnización por valor de 49.361.084 euros. Los Ayuntamientos afectados de esta Comunidad recibieron 288.997 euros.



PAÍS VASCO: El importe recibido por el Gobierno vasco, Diputaciones Forales y Ayuntamientos se inscribe en el cupo vasco. Su importe ascendió a 45.603.721 euros.

2. FIDAC (FONDO INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS DEBIDOS A LA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS)

En el último Comité Ejecutivo del FIDAC, celebrado el pasado 17 de octubre, el Fondo Internacional acordó destinar a España el 85% de los 148 millones de euros que constituyen el fondo disponible para la catástrofe del buque *Prestige*, mientras que Francia recibirá del 13,5% y Portugal el 0,5% restante.

La aprobación de esta propuesta supone finalizar la gestión de las indemnizaciones por la catástrofe del *Prestige* en tan sólo tres años, un hecho sin precedentes en este tipo de siniestros. Además, debemos añadir que el suceso del *Prestige* ha sido el accidente con vertido más grave que ha tenido que gestionar este fondo internacional desde su creación.

Esta solución se inició hace más de un año y tiene su origen en la enorme diferencia que existía entre la valoración de los gastos a indemnizar (más de 1.000 millones de euros) y los fondos económicos disponibles para ello (171 millones de euros, menos 22,7 millones depositados por la aseguradora del *Prestige* en el Juzgado de Corcubión).

En las negociaciones con el FIDAC participaron delegaciones de España, Francia y Portugal. España ha estado representada en todo este proceso por el Centro para la Prevención y Lucha contra la Contaminación Marítima y del Litoral, del Ministerio de la Presidencia.

Por lo que respecta a las reclamaciones presentadas por el Estado Español ante el FIDAC, el importe de gastos ocasionados por la catástrofe del buque *Prestige* asciende a 703 millones de euros, estando pendientes de presentar, los pagos a las Administraciones públicas.



3. INVESTIGACIONES Y SITUACIÓN JUDICIAL

EN ESPAÑA

El proceso judicial en trámite que se sigue en España, desarrollado en el Juzgado de Instrucción Número Uno de Corcubión desde noviembre de 2002, continúa en la fase de instrucción. Este proceso penal se ha dirigido a determinar las responsabilidades que se derivan de esta catástrofe. En este sentido, el proceso se sigue, de momento, contra cinco imputados: el Capitán, el Jefe de Máquinas y el Primer Oficial del *Prestige*, y el director de operaciones de Universe Maritime (armadora del *Prestige*), siendo el contenido de la imputación posibles delitos contra el medio ambiente y de desobediencia. El quinto imputado es el ex-director general de la Marina Mercante del Gobierno español.

A lo largo de este año, el Estado Español ha aportado al proceso gran parte de los documentos que acreditan los pagos indemnizatorios hechos por el Estado a los afectados. Mención especial merecen todos los acuerdos transaccionales suscritos con particulares en virtud de los Reales Decretos Leyes de adelanto de indemnizaciones (que subrogaban los derechos de reclamación de los indemnizados a favor del Estado). Por este motivo y en respuesta a una solicitud de la Abogacía del Estado, la mayor parte de los perjudicados presentaron en el Juzgado escritos de renuncia expresa a acciones civiles y a cualquier reclamación frente al Estado Español.

Por último, destacar que el Juzgado de Corcubión ha declarado este año mediante Auto Judicial la condición de responsable civil de la sociedad armadora del petrolero *Universe Maritime* y la adopción de medidas cautelares como el embargo de cuentas y de bienes de esta entidad en su sede en Grecia. En este Auto ha sido decisiva la aportación al Juzgado por parte del Estado Español de diversos informes y pruebas.

En la actualidad todo el proceso se encuentra en la fase de instrucción previa, aunque se prevé que finalice próximamente, dando paso a la fase oral del juicio.



EN EL EXTERIOR

Por lo que respecta al exterior, el principal proceso judicial en curso es el que se sigue en el Tribunal de Primera Instancia de Nueva York, a raíz de la demanda presentada por el Reino de España contra la *American Bureau of Shipping* (ABS), la sociedad de clasificación del *Prestige*. En esta demanda de responsabilidad civil, el Estado Español solicita una indemnización por todos los daños causados por el siniestro, que se estiman en 1.000 millones de dólares. El Estado español sostiene, entre otras cosas, que ABS fue negligente en la inspección del *Prestige* y, por tanto, había sido negligente al conceder su clasificación.

En la actualidad este proceso se encuentra en la fase de *discovery* (fase específica de la jurisprudencia estadounidense) que consiste en el intercambio de documentación por las partes presentes en el proceso.

4. INVESTIGACIONES PARLAMENTARIAS

En lo que se refiere a las investigaciones parlamentarias, el 16 de marzo de este año inició su trabajo la subcomisión creada en el seno de la Comisión de Agricultura, Pesca y Alimentación del Congreso de los Diputados que se encarga de realizar una evaluación global del impacto de la catástrofe del *Prestige* en el conjunto de la economía gallega y otras comunidades afectadas. Esta subcomisión, cuya ronda de comparecencias comenzó el pasado día 13 de abril, está compuesta por 3 representantes de los grupos mayoritarios y uno por parte de los minoritarios. Sus objetivos son conocer la evolución del impacto sobre la economía pesquera y extractiva de las comunidades afectadas y aportar recomendaciones y afrontar los problemas creados en el sector por los vertidos del *Prestige*. Según sus miembros, se prevé que las conclusiones de esta comisión se conozcan en la primavera de 2006.

Por otra parte, el año pasado inició su trabajo la Comisión no permanente de investigación de las causas de la catástrofe del petrolero *Prestige*, de las consecuencias económicas, sociales y ecológicas y esclarecimiento de las responsabilidades políticas correspondientes en el seno del Parlamento de Galicia. Esta Comisión finalizó la fase de comparecencias y realizó una serie de



visitas a zonas afectadas por el vertido y otros puntos propuestos por los miembros. El adelanto de las elecciones gallegas con la disolución del Parlamento de Galicia provocó la interrupción de los trabajos en abril de 2005.

5. NEUTRALIZACIÓN DEL PECIO DEL *PRESTIGE*

En octubre del año 2004 finalizaron las operaciones marinas en la zona del hundimiento del *Prestige* con el objetivo de neutralizar la amenaza que suponía el pecio hundido. Este proyecto se llevó a cabo con la participación del Ministerio de la Presidencia (coordinación), Ministerio de Fomento (financiación) y Ministerio de Educación y Ciencia (seguimiento), así como la empresa Repsol YPF, que se encargó de la ejecución de los trabajos.

Mediante esta técnica se extrajeron 13.600 toneladas de fuel que fueron trasladadas a la refinería de Repsol YPF en A Coruña y depositadas en un tanque reservado por la empresa petrolera en sus instalaciones.

Con respecto a esta parte de la carga del *Prestige*, señalar que con fecha de 22 de octubre de 2004, el Juez de Corcubión dictó un Auto por el cual se autorizaba al Gobierno y a Repsol YPF a dar el tratamiento adecuado al fuel extraído y/o a proceder a su comercialización, con las condiciones de informar exhaustivamente al Juzgado de cada paso y a ingresar la totalidad del precio obtenido por la posible venta en la cuenta de consignaciones del Juzgado de Corcubión.

Tras esta autorización y el adecuado tratamiento que incluyó la eliminación del agua de mar del producto almacenado en A Coruña, la compañía Repsol puso este año en el mercado libre de petróleo la carga extraída. La carga fue vendida en dos millones de euros, que fueron depositados en agosto de 2005 en la cuenta del Juzgado de Corcubión.



6. SITUACIÓN MEDIOAMBIENTAL

Tres años después, la situación ambiental está normalizada habiéndose finalizado las tareas de restauración ambiental y limpieza del vertido, si bien existe un seguimiento de la evolución de los ecosistemas más afectados.

Además, el Ministerio de Medio Ambiente está desarrollando un estudio científico-técnico para conocer el alcance real del efecto que tuvo sobre el ecosistema el vertido del *Prestige*. Se efectúa en el territorio del Parque Nacional de las Islas Atlánticas, y otras zonas de interés comunitario y científico de Galicia, Asturias, Cantabria y País Vasco. Consta de una fase de investigación, que finalizará en 2006, y de un plan de seguimiento y monitorización de las zonas afectadas, que finalizará 10 años después.

Este estudio tiene un presupuesto de 1,2 millones de euros financiado por la Fundación Parques Nacionales, del Ministerio de Medio Ambiente, y está siendo desarrollado por una empresa gallega en colaboración con grupos de investigación de organismos y universidades nacionales e internacionales.

RESIDUOS

Galicia, Asturias, Cantabria y el País Vasco tienen asumida la competencia de gestión de residuos y, en base a ella, se han encargado de desarrollar programas de gestión de los residuos derivados de las limpiezas de sus costas.

El Real Decreto Ley 4/2004 en su exposición de motivos señala la gestión de los residuos como un concepto a financiar por el Gobierno Español a las Comunidades Autónomas. En este sentido, el Gobierno aporta este coste total a las Comunidades Autónomas dentro de los convenios de adelanto de indemnizaciones.



Los datos finales de residuos recogidos son los siguientes (*desde noviembre de 2002 a diciembre de 2004; en toneladas*)

		TIERRA¹	MAR²	OTROS
ESPAÑA	GALICIA	68.249,98	10.772,75	
	ASTURIAS ³	5.174,14	694,39	
	CANTABRIA ³	13.067,57	4.180,41	
	PAIS VASCO ³	4.115,87	20.995,74	
	Buques anticontaminación		14.946,00	
	Unidades SASEMAR		38,69	
FRANCIA ⁴		25.470,00	1.350,00	
PORTUGAL ⁵			160,00	
PECIO				13.600,00
SUBTOTAL		116.077,56	53.137,98	13.600,00
TOTAL	182.815,54			

1. Mezcla de arena y fuel
2. Emulsión de agua de mar y fuel
3. Datos proporcionados por las CC.AA.
4. Datos proporcionados por el Instituto Cedre
5. Datos proporcionados por el Gobierno Portugués

7. MEDIDAS DE SEGURIDAD MARÍTIMA

Gracias al esfuerzo de las representaciones diplomáticas del Gobierno Español, los organismos internacionales (OMI, UE) competentes en seguridad marítima aprobaron en firme las siguientes iniciativas, que ya se encuentran en vigor. La gestión de estas medidas es competencia directa de la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento.

1. Dispositivo de Separación de Tráfico Marítimo de Fisterra. Consiste en la creación de cuatro carriles de circulación (dos en dirección norte y dos en dirección sur) para buques con mercancías convencionales y peligrosas. El dispositivo entró en funcionamiento el 1 de junio de 2004.



2. Zona Marítima Especialmente Sensible de la Costa Atlántica Europea (ZMES). Esta zona incluye las aguas de la cornisa cantábrica y atlántica peninsular y tiene como medida adicional de protección un sistema de notificación obligatoria para buques que transporten hidrocarburos pesados (sistema Wetrep) que entró en vigor el 1 de julio de 2005.

3. Aceleración de la retirada de servicio de los petroleros monocasco así como la prohibición de transporte de petroleros monocasco. Estas medidas han sido aprobadas por la OMI y la UE y entró en vigor el 5 de abril de 2005.

4. Incremento de los límites de indemnización por daños debidos a contaminación por hidrocarburos a nivel internacional. El FIDAC aprobó la adopción de un nuevo protocolo al Convenio de 1992 por el que se eleva el límite de indemnización a 900 millones de euros (de los 171 millones iniciales). Este protocolo entró en vigor el 3 de marzo de 2005. En su primera asamblea, el español Esteban Pacha fue nombrado Presidente del Fondo Complementario, reconocimiento al impulso dado por el Estado español en la puesta en marcha del mismo.