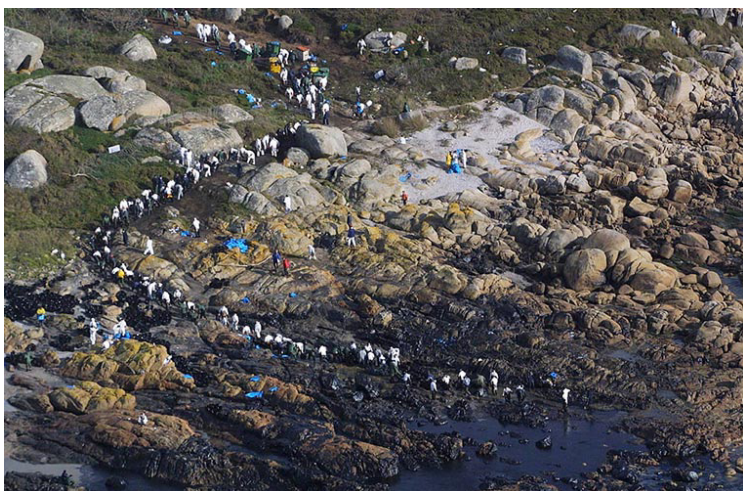


Responsabilidad medioambiental: hundimiento del buque “Prestige”

Mercedes Asensio Ruiz

Responsable de Área en la Subdirección de Tasaciones
Consorcio de Compensación de Seguros



En 2005, el Ministerio de Economía y Hacienda encargó al CCS un estudio sobre las pérdidas económicas del año anterior producidas por el accidente del buque *Prestige* a los titulares de actividades económicas de pesca, marisqueo y acuicultura, de acuerdo con el Real Decreto 276/2005 de 11 de marzo. Dicho estudio fue realizado por la Subdirección de Tasaciones del CCS y sirvió de base para compensar las pérdidas de esos afectados con el fondo disponible en aquel momento de 3 millones de euros.

El buque *Prestige*, que transportaba 77.000 toneladas de fueloil pesado frente a las costas españolas, sufrió un fallo estructural el 13 de noviembre de 2002 y acabó hundiéndose a 170 millas al oeste de Vigo el 19 de noviembre, produciéndose el vertido de unas 63.000 toneladas de su carga. El fuel llegó inicialmente al litoral gallego, donde la costa, predominantemente rocosa, quedó contaminada. Durante las siguientes semanas fue afectando a la costa norte de España y a parte del litoral atlántico de Francia.

El Consorcio de Compensación de Seguros (CCS) colaboró en la evaluación de los daños derivados del *Prestige* en tres fases bien diferenciadas:

- Mediante el Real Decreto 1053/2003, de 1 de agosto, por el que se aprueban normas de desarrollo del Real Decreto Ley 4/2003, de 20 de junio, en relación con los daños ocasionados por el accidente del buque *Prestige* (BOE 02/08/2003), el Ministerio de Economía y Hacienda encargó al CCS la valoración de los daños susceptibles de estimación directa, entendiéndose por estos tanto los daños materiales directos sobre los bienes como la pérdida de beneficios de las actividades económicas.

Los afectados tenían la posibilidad de reclamar a los posibles responsables del incidente, a los Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (FIDAC) o al Ministerio indicado. Los FIDAC son dos organizaciones intergubernamentales (el Fondo de 1992 y el Fondo Complementario) de ámbito mundial que indemnizan los daños ocasionados por la contaminación resultante de derrames de hidrocarburos procedentes de buques-tanque en los Estados miembros, entre los cuales se encuentra España. A la fecha del hundimiento del *Prestige*, la cuantía de indemnización pagadera por los FIDAC estaba limitada a unos 135 millones de DEG (Derechos Especiales de Giro, equivalentes a unos 179 millones de dólares), que ya se intuía que iban a ser insuficientes para compensar todos los daños.

- Recibidas las reclamaciones a examinar en julio de 2004, el CCS valoró los daños ocasionados por el *Prestige* correspondientes a unas 1.000 reclamaciones que diferentes afectados presentaron al Ministerio en ese mismo mes.

Dentro de las valoraciones se incluyeron tanto los daños materiales directos (limpieza de buques o de tomas de agua de mar, por ejemplo) como la pérdida de beneficio de actividades económicas desde la fecha del incidente hasta la recuperación de dichas actividades durante el periodo de afectación originado por el incidente del *Prestige*. Para llevar a cabo esta valoración, el CCS contó con 96 peritos colaboradores externos habituales en la peritación de daños correspondientes a riesgos extraordinarios, cuya cobertura corresponde a esta entidad.

Es decir, el Estado español adelantó las indemnizaciones que los particulares afectados pudieran reclamar a los responsables del accidente o a los FIDAC utilizando las valoraciones que realizó el CCS.

En 2005, el Ministerio de Economía y Hacienda encargó al CCS un estudio sobre las pérdidas económicas del año anterior producidas por el accidente del buque *Prestige* a los titulares de actividades económicas de pesca, marisqueo y acuicultura, de acuerdo con el Real Decreto 276/2005 de 11 de marzo. Dicho estudio fue realizado por la Subdirección de Tasaciones del CCS y sirvió de base para compensar las pérdidas de esos afectados con el fondo disponible en aquel momento de 3 millones de euros.

- En enero de 2010, la Abogacía del Estado, interviniente en el juicio por la responsabilidad civil del *Prestige*, solicitó al CCS que valorara el perjuicio del Estado español en base a la documentación aportada. La reclamación del Estado, cifrada en unos 984 millones de euros, debía ser revisada por el CCS. Las valoraciones de los peritos judiciales y de los FIDAC estaban en torno a un 20 % y un 30 % de la cantidad reclamada.

En este encargo, el CCS contó con la ayuda de 3 peritos, colaboradores habituales en riesgos extraordinarios, que también habían intervenido en la primera fase de estimación directa. La valoración fue defendida en el juzgado en mayo de 2013 y ascendió a una cifra de 811 millones de euros, cantidad que incluía el importe valorado en la primera fase de estimación directa.

La sentencia de la Audiencia Provincial de La Coruña de 15 de noviembre de 2017 dio por válida la valoración del CCS en relación al perjuicio del Estado, 811 millones de euros, a la que le sumó otra serie de perjuicios, llegando a los 1.573 millones de euros de indemnización final.

La sentencia del Tribunal Supremo de 19 de diciembre de 2018 ratifica la decisión de aceptar la valoración del CCS frente a las periciales de los FIDAC y los peritos judiciales, añadiendo como importe indemnizable al Estado español el IVA, que supone unos 43 millones de euros.

La indemnización final al Estado por el incidente del *Prestige* incluyó varios conceptos:

- Daño emergente: gastos por las operaciones de limpieza, daños a los bienes y otros gastos relacionados con el vertido. Los gastos por las operaciones de limpieza y otros relacionados con el vertido fueron principalmente realizados por diversos ministerios del Estado español y por distintas administraciones territoriales (comunidades autónomas y ayuntamientos). Dentro de esta cifra destacan los importes correspondientes a la extracción del fuel del pecio (realizada por el Ministerio de Fomento) y a las labores de limpieza de mares y costas (realizadas por los Ministerios de Medio Ambiente, Fomento y Defensa).
- Pérdida de beneficio de actividades económicas relacionadas con personas físicas y empresas privadas.
- El 30 % sobre la suma de daño emergente y pérdida de beneficio, en concepto de daño ambiental.
- El 30 % sobre el acumulado anterior, en concepto de daño moral.

La responsabilidad civil por daños debidos a la contaminación de hidrocarburos tenía como normas aplicables en España, en esa fecha, las siguientes:

- Convenio sobre Responsabilidad Civil por Daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos de 1991 (CLC92).
- Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos (FIDAC) de 1992.

La Audiencia Provincial de La Coruña y el Tribunal Supremo consideraron que las indemnizaciones a los afectados debían ser abonadas:

- Por las partes responsables en función de su responsabilidad:
 - Directamente el capitán del barco (Apostolos Ecannis Mangouras).
 - Directamente la compañía aseguradora del barco (*The London Steamship Owners Mutual Insurance Association – London P&I*) hasta el límite de 1.000 millones de dólares USA.
 - Subsidiariamente la propietaria, armadora y naviera (*Mare Shipping Inc*).
- Por los FIDAC: hasta los límites establecidos en el convenio aplicable, sin incluir los daños ambientales ni morales.

Los daños al medio ambiente causados por un vertido de hidrocarburos dependen principalmente de los siguientes factores, según el estudio *Cost of spills* del organismo ITOPE (*International Tanker Owners Pollution Federation*): tipo de crudo o fuel, cantidad vertida, localización y velocidad de vertido, características del litoral afectado y gestión de las operaciones de respuesta.

La lucha contra la contaminación del medio marino en España es un servicio público que debe ser prestado por la Administración General del Estado, así como por las administraciones públicas competentes. Es competencia del Ministerio de Fomento la limpieza de aguas marítimas y la lucha contra la contaminación del medio marino producida por buques.



Tras el incidente del *Prestige*, inicialmente se incurrió en una serie de costes para alejar el barco de la costa y así minimizar la llegada del fuel a la misma, de forma que se pudiera también recoger más cantidad en el mar. Una vez hundido el buque, para disminuir la salida de fuel al exterior de los tanques, el Estado firmó con Repsol YPF un convenio de actuación en abril de 2004 para dirigir los trabajos, consistentes en sellar fugas, perforar e instalar válvulas en los 4 tanques del pecio para extraer el fuel mediante un sistema denominado *Hot-Tapping*. De esta forma se extrajeron unas 13.800 toneladas de fuel, lo que supuso un coste de unos 109 millones de euros.

A pesar de las actuaciones anteriores, el *Prestige* vertió unas 63.000 toneladas de fuel al mar que afectaron a unos 2.980 km de costa. Aunque la cantidad de vertido era muy inferior a la de otros accidentes anteriores en Europa, la extensión de costa afectada sí fue la mayor hasta la fecha. De un total de 1.064 playas españolas, desde la frontera del río Miño con Portugal hasta la frontera francesa, 743 fueron afectadas en mayor o menor medida.

Se organizó un dispositivo formado por varios países (España, Francia, Portugal, Reino Unido, Italia, Alemania, Bélgica, Noruega y Dinamarca) para ayudar en las labores de limpieza en el mar y de lucha contra la contaminación. Este dispositivo aportó medios marítimos que trabajaron junto con embarcaciones pesqueras de la zona, a más de 5 millas de la costa, protegiendo las rías del fuel. Se tendieron un total de 86.385 metros de barreras para preservar tanto recursos naturales como económicos, cuyo coste fue de unos 40 millones de euros.

Hasta diciembre de 2004 en total se recogieron del mar unos 53.000 m³ de residuos de fuel mezclados con agua. Unos 15.000 m³ fueron recogidos por buques anticontaminación y el resto por buques pesqueros. El coste de la recogida efectuada por los buques anticontaminación fue de unos 24 millones de euros.

A pesar de los esfuerzos realizados por este dispositivo, el fuel llegó a la costa y fue necesario emprender labores de limpieza manual. Estas tareas se llevaron a cabo gracias a un gran número de personas, entre las que se encontraban voluntarios, miembros de las fuerzas armadas, personal de las administraciones implicadas y personal contratado a través de la empresa TRAGSA. El número de jornales empleados hasta el mes de septiembre de 2004 ascendió a 1.380.395, de los que el 25,60 % correspondió a voluntarios, el 18,60 % a miembros de las fuerzas armadas y el 55,80 %, aproximadamente, al personal contratado.

Para el tráfico del operativo de limpieza se reacondicionaron algunos caminos rurales e incluso se construyeron nuevas infraestructuras. También se emplearon medios aéreos para controlar el movimiento de manchas de fuel en el mar y su llegada a la costa, así como observadores desde tierra que recorrían las playas.

Los datos finales sobre los residuos recogidos fueron de 53.137 toneladas en el mar (emulsión de agua de mar y fuel), 116.077 toneladas en tierra (mezcla de arena y fuel) y, como se ha comentado, 13.800 toneladas directamente del pecio. En total unas 183.000 toneladas, que suponen unas 3 veces lo vertido. La gestión de estos residuos, a cargo de la Xunta de Galicia, se realizó en dos nuevas plantas de 6.000 m², construidas a tal efecto en un centro de tratamiento de residuos ubicado en la provincia de La Coruña y supuso un coste de unos 22 millones de euros.

Según un estudio realizado por investigadores de la Universidad de Santiago de Compostela, resultaron afectados 450.000 m² de superficie rocosa y se vertieron 526 toneladas de fuel en los fondos de la plataforma continental. Hubo una mortalidad estimada de entre 115.000 a 230.000 aves marinas y todos los ecosistemas marinos se dañaron. En Galicia también resultó afectado el Parque Nacional Marítimo Terrestre de las Islas Atlánticas.

Debido a la contaminación del mar, se mantuvieron diversas prohibiciones de pesca y marisqueo, delimitadas por zonas y fechas, hasta mayo de 2003, que afectaron a la economía de la zona, no solo del sector pesquero y marisquero, sino de diversas actividades relacionadas indirectamente con este. Mediante los Reales Decretos 7/2002 y 8/2002, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación estableció un sistema de ayudas de compensación de paro temporal a diferentes afectados: armadores y tripulantes de buques pesqueros, mariscadores en tierra, rederos, comercializadores de primer nivel, operarios de lonjas y fábricas de hielo y personal de cofradías de pescadores. Estas ayudas consistieron en un importe diario como compensación por la paralización provocada por las prohibiciones.

El vertido del buque *Prestige* no solo afectó directamente a bienes públicos (mares y costas) sino que produjo daños materiales en bienes privados: el fuel llegó a instalaciones de acuicultura, tomas de agua de mar de depuradoras y de hoteles con tratamientos termales con agua de mar, bateas de cultivo de mejillón, etc. Tanto el daño material directo como la paralización de actividad en la zona causaron la pérdida de beneficio de numerosas actividades, cuyo daño fue valorado por el CCS: desde comercializadores de pescado y marisco hasta supermercados distribuidores, pasando por las empresas de transporte y distribución, empresas de elaboración de conservas, fabricantes de cajas de madera para

pescado y marisco, etc. El sector turístico también resultó afectado, sin daños materiales pero con pérdida de beneficio: alojamiento, restauración, ocio, etc. en todas las comunidades afectadas por el vertido, especialmente en Galicia. Los importes valorados por el CCS fueron de 26 millones de euros para las actividades generales y de 40 millones para las actividades relacionadas con la cría y comercialización de mejillón.

Fuente de las fotos: www.lavozdeGalicia.es